I G A

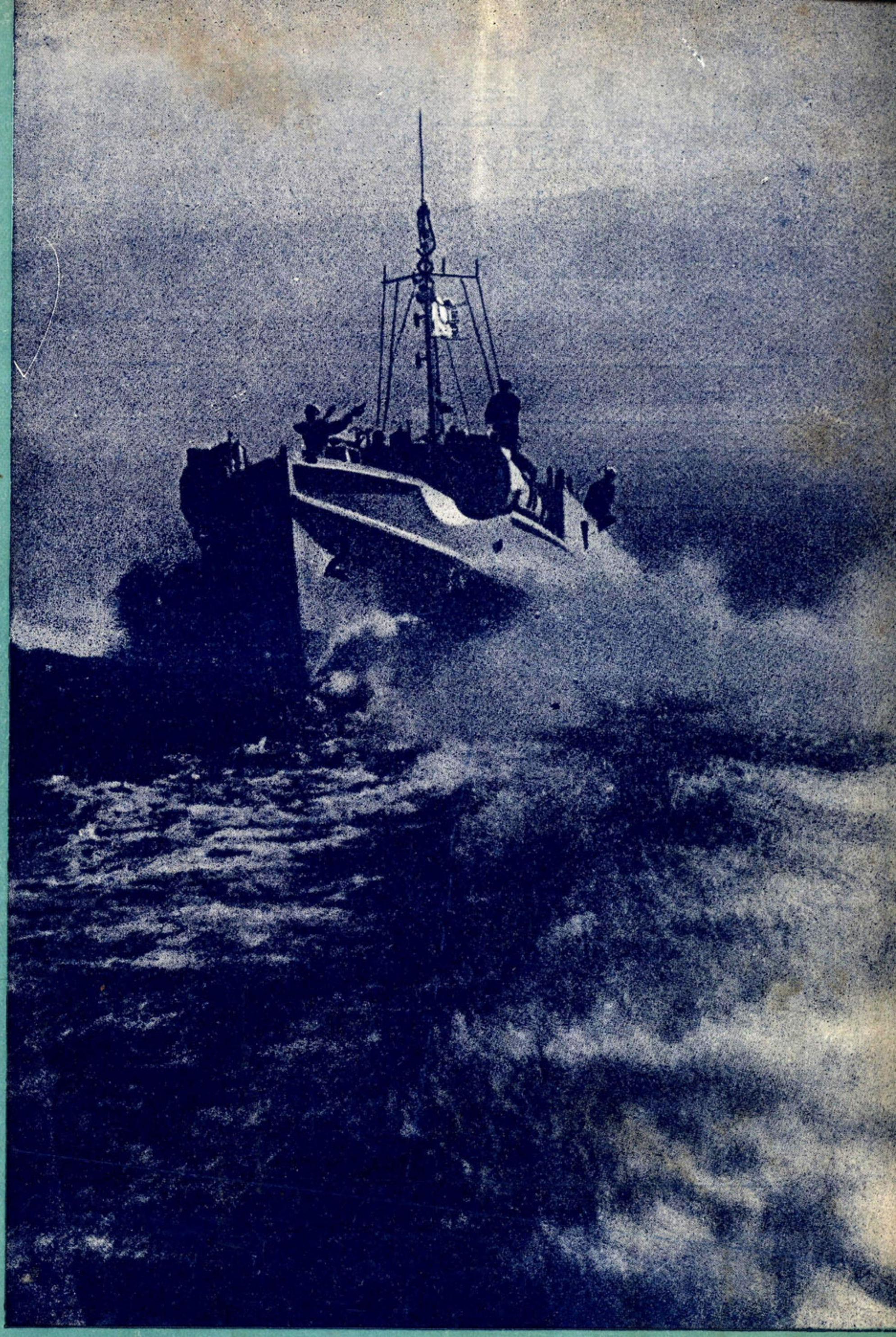
AVALĂ

OMÂNĂ

EGOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

Cheia mântuirii noastre
ste drumul Dunării spre
area largă..."

(M KOGĂLNICEANU)



UNA DIN CELE TREI VEDETE TIP „VIJELIA" CARE AU SCUFUNDAT DOUĂ SUBMARINE BOLŞEVIC

Barbăt

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL X. — No. 6—8 IUNIE—AUGUST 1941

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 6—8

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Iunie / August 1941

CUPRINSUL:

L. N. R. Marina noastră . . . . . pag. 97
D. Gherasim : Marea terit. în dreptul internaţional „ 98
I. Gr. Periefeanu : Gabriele D'Annunzio . . . . . „ 101
Vlad. V. Mendl : Corbi albi . . . . . „ 103
C=dor Aug. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 108
C=dor Steriopol : Cooperarea marinei române şi germane pe Dunăre . . . . . „ 110
Cronicar : Răsboiul aero-naval . . . . . „ 111
* * * Glasul presei . . . . . „ 118
V. R.: Radu şi Ana . . . . . „ 128
A. Bilciurescu : Drumul astrelor . . . . . „ 129
M. O. Kube : Conflict diplomatic . . . . . „ 130
Recenzii . . . . . „ 135
Informaţii . . . . . „ 138
Cronica Sportivă . . . . . „ 146
Ştiri din străinătate . . . . . „ 158

Supliment :
Marea Noastră pentru Tineret, Nr. 26

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru şcoli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 50 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (élevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare lunar. La înscriere se mai plăteşte 6 lei cartea de membru şi 50 lei insigna.

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1940

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25,* librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51.* 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R. R.
„OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din *Pasagiul Român 26* (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA *Str. Cpt. Vasiescu Iosif* (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20% pentru membrii L. N. R. R. cari au vizate carnetele pe anul 1940.

MEDICI, FARMACII

Dr G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis. boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 95 A,* 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204,* Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
Dr. I. ASCHKENASY, medic stomatolog, *Calea Moşilor 126,* reducere 25%, din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%, reducere.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11,* 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22,* Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 15% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza.* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", *Str. Regală Nr. 26,* oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din *Str. Regală No. 109,* oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din *Str. Regală Nr. 51,* oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str.. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei *„Dunărea",* oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din *Halele Centrale,* oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, *Bulevardul Cuza Nr. 199,* oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din *Str. Sf. Nicolae Nr. 42,* se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CÂMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Prof. N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte, 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere de 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CONSTANȚA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol și Sucursala Str. Ștefan cel Mare:* reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porțelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10%la cărți românești și 5% la celelalte articole.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărți străine.

CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărțile românești și papetărie 20%*, la cărțile străine, romane 10%.

FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51:* la filme și plăci fotografice 10%; fotografii, developări și copii 20%.

„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie și vopselărie.

TIPOGRAFIA „DACIA", *str. L. Catargiu 7*: rabat 25% la imprimate.

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Sti Piața Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.

RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", *str. Brăilei, 17:* 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii și cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie și accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Frații CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TARIFUL PUBLICITĂȚEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieteanu . . . . . „ 140
Influența Marinei Comerciale asupra Civilizației, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustațiu S. . . . . „ 10
Marea de Ciocârdel Radu . . . . . „ 50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu. „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu noulle dispoziții cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu . „ 600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieteanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10

Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră și Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Dașcovici . . . . . „ 5
Faima, Taina și „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupașcu . . . . . „ 5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . . „ 10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Știubei . . . . „ 60
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez și Copaciu „ 100
Volumul legat . . . . . „ 120
Avion și submarin sau vase de suprafață? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Rostul marinei în viața națiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupașcu . . . . . „ 5
Cuvinte Regale pentru marină . . . . . „ 5
Insigna L. N. R. R. pentru membri majori . . . . . „ 60
Insigna L. N. R. R. pentru membri minori . . . „ 25
Trofee pentru șapcă . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. R. Nr. 1 (2 × 1 m.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziția membrilor. O pot cerceta și cunoscuții membrilor.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră" organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei, insigna 50 lei.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) **este de:**

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 5 lei carnetul și 60 lei insigna.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

TARIFUL PUBLICITĂȚEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

FILIALELE L. N. R. R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
2. Braşov	General I. Carlaonţ	La Insp. Preg. Prem.
3. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieţei
4. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului
5. Călăraşi	Col. V. Nica	La căpitănia portului
6. Constanţa	C. Amiral Al. Constantinescu	La Hotel Carol
7. Corabia (Romanaţi)	Col. M. Dobriceanu	La căpit. portului Corabia
8. Berezeni (Fălciu)	Ion C. Neagu, primar	La primăria comunei
9. Drânceni (Fălciu)	Vasile Vasiliu, primar	La primăria comunei
10. Fălciu (Fălciu)	Const. Hermeziu, primar	La primăria comunei
11. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
12. Lunca Banului (Fălciu)	Ieremia Corcodel, primar	La primăria comunei
13. Scopoşeni (Fălcui)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
14. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
15. Vetrişoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
16. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Cerealelor, 4
17. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	La Şc. de Piscicultură
18. Iaşi	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
19. Iveşti (Tecuci)	Părintele Cristea	Parohia Iveşti
20. Piatra-Neamţ	Eftimie Galan	La prefectura judeţului
21. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
22. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
23. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
24. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
25. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
26. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
27. Timişoara	*Dr. V. N. Tăutu*	*La căpitănia portului*
28. Tulcea	Col. N. Mateescu,	La Cercul Militar
29. T. Măgurele	G-ral Al. Ioaniţiu	La comand. garnizoanei
30. T. Severin	V. Netta	La Şantierul naval

O LACRIMĂ pentru harnicile noastre filiale din Bălţi, Cahul, Calmăţui, Cernăuţi, Cetatea Albă, Chişinău, Cluj, Hotin, Ismail, Silistra, Soroca, Tg. Lipcani, Tg. Mureş, Tg. Ungheni. — Membrii acestor filiale, refugiaţi în România liberă, sunt rugaţi a-şi da adresa, pentru a li se expedia revista.

* * *

MEMBRII L. N. R. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

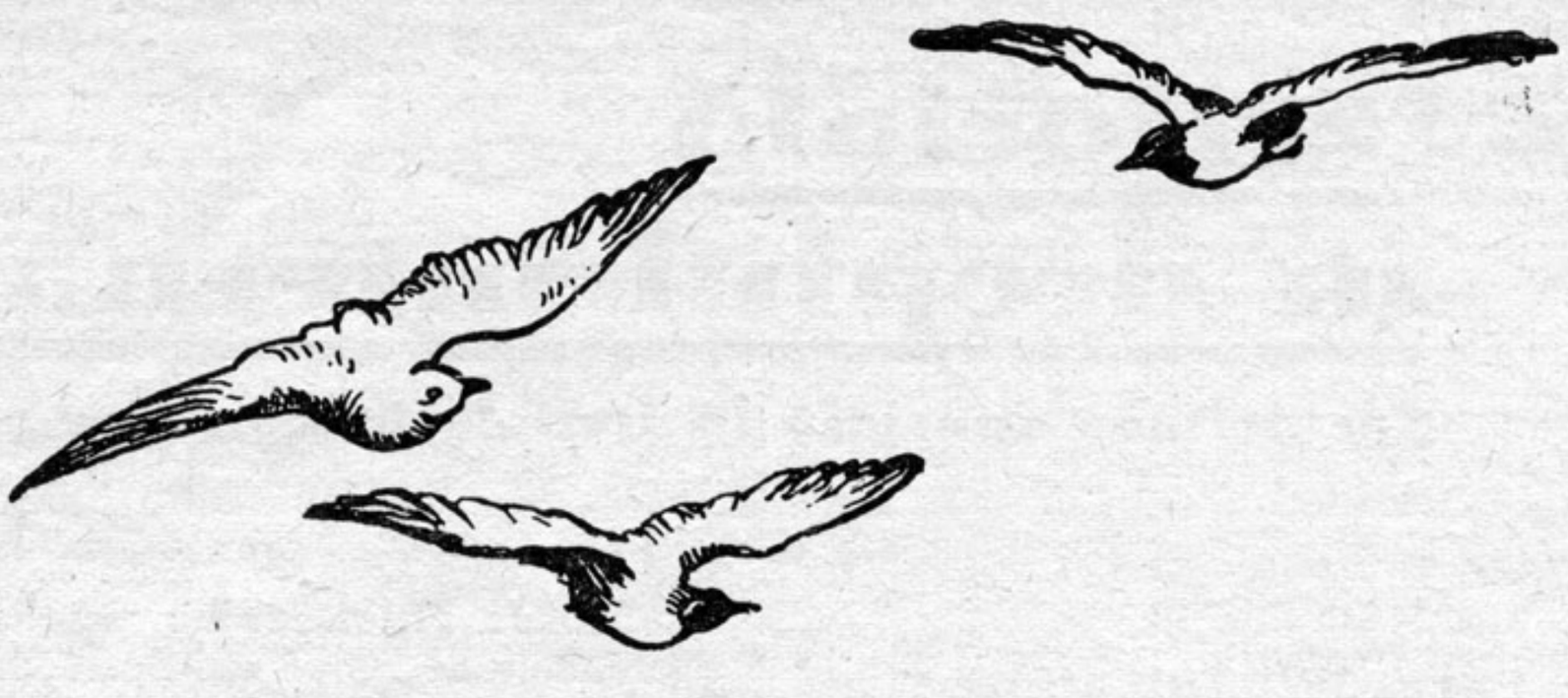
Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Regale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.



Marina noastră

In fiecare an Ziua Marinei reamintește faptele de glorie din trecutul marinei noastre, proslăvindu-se memoria celor căzuți la datorie pe apă, pe uscat și în aer. Clipe sublime de reculegere, în cari cei prezenți se adapă din eroismul celor din trecut, morți sau vii, pentru ca la rândul lor să-i întreacă.

Anul trecut această zi scumpă nu numai marinarilor, dar și întregii suflări românești, a cărei dragoste se îndreaptă către cei cari călătoresc și luptă pe ape, nu a putut fi o zi de sărbătoare. Țara întreagă era cernită, trupul Moldovei lui Ștefan cel Mare sfâșiat, vechile cetăți de pe malul Dunării și al Mării în mâini nedorite, cari le pândeau de mult. Căci nu fâșia de pământ plină de atâtea urme de glorioase așezări moldovenești ar avea vre-o valoare pentru colosul dela Răsărit, — ci așezarea ei la Gurile Dunării. Pentru stăpânirea Dunării Basarabia ne-a fost răpită în 1812; pentru a-i goni pe cei considerați ca un pericol mondial, ni s'a redat Sudul Basarabiei în 1856; pentru a reveni la ea ni s'au răpit în 1879 cele trei județe, iar ultimele evenimente din 1916—1918 ca și cele din anul trecut au dovedit cu prisosință că și noul regim sovietic urmărește aceleași țeluri; *stăpânirea Dunării, prin stăpânirea gurilor ei,* în drumul spre Bosfor.

Marina noastră față de cea moscovită

Dar... cum prea bine a spus d. amiral-adjutant Păiș, ministrul marinei, — „țara trece prin momente grele, *asemenea unui vapor prins de furtună*". Furtuna, ori cât de puternică ar fi ea, ori câte stricăciuni ar face în arboradă sau pe punte, e trecătoare, iar vaporul dacă e solid, are comandant iscusit și un echipaj devotat, își continuă drumul spre portul de destinație.

Din fericire pentru Neamul nostru, s'a făcut dovada că vaporul Daco-Român e solid: a rezistat, ca și pe vremuri, la urgia valurilor, cari s'au prăvălit pe puntea lui. Comandantul, Conducătorul Statului, de asemenea a dat dovada de iscusință, pregătind Neamul pentru vremile ce trebuiau să vie. Iar echipajul a dat de asemenea dovadă că e oțelit și nu aștepta decât clipa ca, la ordinul comandantului, alături de bravele oști ale Reichului, să pornească spre a cuceri ce aveam de cucerit.

Marina noastră, mică, prea mică față de colosul moscovit, a știut să se încunune de glorie și la Mare și pe Dunăre. Nu ne întrebăm ce ar fi făcut dacă ar fi avut la îndemână zecile de unități ale programului ei: din defensivă, ar fi trecut la ofensivă, atacând ursul în vizuina lui.

Totuși, la mare, cele câteva unități au păzit cu vigilență coasta, ferind-o de insultele inamicului. Iar atunci când s'au zărit la orizont unitățile moscovite, le-au pedepsit îndrăsneala: un distrugător dat la fund, un altul scăpat cu avarii, două submarine rămase înțelenite în abiz.

La Dunăre monitoarele noastre și-au îndeplinit din nou și cu aceeași dârzenie rolul de a apăra Gurile Dunării, înfruntând urgia tunurilor, avioanelor și a minelor. Delta a noastră a rămas tot timpul, iar monitoarele, distrugătoarele, vedetele moscovite nu au cutezat să iasă din bârlog. Când au făcut-o... la fund cu ele. Alături de nave nu trebue să uităm batalioanele de marină, cari și-au făcut datoria pe uscat, — căci marinarul e bun la toate.

In corpul revistei redăm câteva din isprăvile marinarilor noștri, culese din presa care le-a dat în vileag.

Pentru aceasta, Ziua Marinei de anul acesta, pe lângă reculegerea datorită în memoria celor căzuți la datorie, e o zi în care se sărbătorește și vrednicia marinarilor noștri, dovedită atât prin abnegația cu care a îndurat și îndură chinuita viață pe micile lor scoici, cât și pentru nebunescul avânt cu care, atunci când s'a ivit prilejul, a pornit cu toată viteza spre cutezătorul dușman secular.

Inchinare celor căzuți la datorie!

Inchinare vitejiei de totdeauna a marinarilor noștri!

L. N. R.

Marea teritorială în dreptul internațional

Cu privire specială la legislația românească

DIMITRIE GHERASIM
Asistent la Facultatea juridică din Iaşi

II

DACĂ STATUL ESTE NEUTRU, beligeranții sunt obligați, în primul rând, să respecte *inviolabilitatea maritimă a neutrului,* adică inviolabilitatea coastei, a porturilor şi a mării teritoriale.

Toate datoriile beligeranților decurgând din acest principiu al inviolabilității maritime a neutrilor, cât şi drepturile şi datoriile neutrilor la apărarea neutralității lor, sunt prevăzute în Convenția a XIII-a dela Haga din 1907 „privitoare la drepturile şi datoriile puterilor neutre în caz de război maritim".

Inviolabilitatea mării teritoriale neutre constă, mai întâi, în interzicerea oricăror acte de război, adică operațiuni navale, în apele neutre. In războiul actual, inviolabilitatea apelor teritoriale ale Norvegiei neutre a fost încălcată de flota engleză, care a aşezat, mai întâi, mine în apele teritoriale norvegiene, pentru a împiedica transportul de minereu de fier din portul Narwik de către vasele germane, iar apoi a trecut la operațiuni navale propriu zise, la care Germania a răspuns prin atacul general pe apă, aer şi uscat, atac ce s'a sfârşit prin ocuparea Norvegiei de trupele germane.

Este interzis, în apele teritoriale neutre, *exercițiul dreptului de oprire şi de vizită* față de vasele de comerț dușmane sau neutre, cât şi facerea de capturi de război, deoarece acestea sunt acte de război. Dacă beligerantul face o astfel de captură în apele teritoriale neutre, această captură trebuie să fie eliberată la intervenția puterii neutre, a cărei mare teritorială a fost violată (art. 3 din Conv. XIII dela Haga). Chiar dacă prada făcută a ieşit din marea teritorială, Statul neutru are datoria să intervină pentru eliberarea capturii împreună cu ofițerii şi echipajul, iar guvernul captor are şi el, la rândul lui, datoria de a o elibera.

Convenția dela Haga interzice constituirea vreunui tribunal de prăzi maritime pe vreun vas ce s'ar afla în apele teritoriale neutre, cât şi folosirea porturilor şi apelor neutre ca bază de operațiuni navale.

Guvernul neutru are datoria de a împiedica echiparea sau înarmarea în apele sale teritoriale a vreunui vas, care ar fi destinat să servească la operații de război împotriva unei puteri străine (art. 8 al Convenției).

Marea teritorială a unui Stat neutru este liberă pentru transitul forțelor navale beligerante. Trebuie să fie vorba, însă, de o *simplă trecere,* admițându-se chiar şi transportul de capturi făcute în largul mării. Statul neutru poate să pună la dispoziție, vaselor de război beligerante în trecere prin apele teritoriale, piloți, dacă au nevoie (art. 10, 11 al Convenției) ; Statul neutru este, însă, obligat să aplice o egalitate absolută de tratament tuturor vaselor beligerante la accesul în porturi, rade şi ape teritoriale.

Războiul actual ne-a oferit un exemplu tipic de încălcare a libertății de trecere a vaselor beligerante prin apele neutre. Este cazul vasului auxiliar de război german *„Altmark"*, care, după ce aprovizionase cuirasatul *„Graf von Spee"* în Atlantic, se întorcea spre Germania cu 300 de prizonieri britanici depe vasele comerciale scufundate de „Graf von Spee". In timp ce naviga dealungul apelor teritoriale norvegiene, la 16 Februarie 1940, contratorpilorul britanic „Cosack", a pătruns în marea teritorială neutră, a atacat vasul „Altmark" şi a salvat prizonierii britanici. Fără îndoială că vasul de război britanic a violat, în acest mod, regulile neutralității privitoare la libertatea de transit a vaselor beligerante prin marea teritorială neutră, mai ales că nu există nicio regulă în materia dreptului internațional al războiului şi neutralității, care să interzică transportul de prizonieri prin apele teritoriale neutre. Ar fi aici de făcut o simplă rezervă, prin invocarea analogiei dela cazurile de azil maritim limitat pentru vasele beligerante prin apele teritoriale neutre în cazul când trecerea cu prizonieri ar dura mai mult decât termenul îngăduit.

La a doua Conferință de pace dela Haga din 1907 s'a pus problema dacă Statul neutru poate interzice transitul forțelor navale beligerante prin apele sale teritoriale. Marele internaționalist, Louis Renault, delegatul Franței, a fost de părere că un Stat neutru poate să interzică simpla trecere *în anumite regiuni* ale apelor teritoriale dacă el socoteşte că această interzicere e necesară pentru menținerea neutralității sale ; dar această interzicere nu se poate extinde la strâmtorile care unesc două mări libere (*Ch. Dupuis,* pag. 168, citat la bibliografie). Pe de altă parte, Convenția VIII dela Haga (1907) privitoare la aşezarea minelor submarine automatice de contact, dă dreptul Statelor neutre să aşeze mine automatice de contact în fața coastelor, împiedecând, în felul acesta, accesul oricărui vas străin, fie el beligerant sau nu. In războiul actual, Suedia a aşezat mine submarine în apele sale teritoriale, spre a-şi apăra mai bine neutralitatea, în urma isbucnirii războiului din Norvegia.

Dreptul internațional permite nu numai trecerea vaselor beligerante prin marea teritorială neutră, ci şi dreptul de a se adăposti, adică *dreptul de azil,* pe timp limitat, în apele teritoriale neutre, pentru cazuri de forță majoră. In materia aceasta se aplică legile naționale ale puterii neutre, iar în lipsa lor, dispozițiile Convenției a XIII-a dela Haga (1907). Convenția fixează la *24* ore durata maximă de şedere, care se poate prelungi în cazuri excepționale de forță majoră (furtună pe mare, avarii). Nu pot să intre mai mult de trei vase de război beligerante în apele teritoriale neutre. Vasele de război în azil nu-şi pot spori forța lor militară, ci au dreptul să-şi facă numai reparațiile strict necesare siguranței în navigație. De asemeni, ele nu se pot aproviziona cu combustibil şi hrană peste limita normală din timp de pace.

Un exemplu de azil în apele teritoriale neutre în războiul actual este cazul crucişătorului german „Graf von Spee", grav avariat la 13 Decembrie 1939 de trei crucişătoare britanice şi refugiat în portul Montevideo pentru a-şi repara avariile. Guvernul Uruguay-ului îi acordă un drept de azil de 72 ore, fără prelungire, cu toate intervențiile ministrului plenipotențiar german. In

cele din urmă „Graf von Spee" a fost scufundat de propriul lui echipaj, după ce ieşise din apele teritoriale.

Guvernul neutru poate acorda dreptul de azil în marea teritorială şi pentru prăzile maritime făcute în larg, dar tot pentru cauze excepţionale de forţă majoră (neputinţă de plutire, furtună, etc.); după încetarea forţei majore, prada trebuie să plece imediat. In caz de neexecutare a ordinului de plecare, Statul neutru va proceda la eliberarea prăzii şi la internarea echipajului instalat la bord.

Practica războiului din 1914-1918, precum şi doctrina de drept internaţional a înlăturat dreptul de azil pentru submarinele beligerante în apele teritoriale neutre, pentru motivul că submarinul, prin natura lui, scapă controlului puterii neutre (*N. Dașcovici,* Curs, pag. 176).

III. — Marea teritorială în legislaţia românească.

Am văzut că, până acum, nu s'a putut ajunge, pe cale convenţională, la stabilirea unei întinderi uniforme pentru marea teritorială. Cutuma internaţională a consacrat, încă de mult, distanţa de 3 mile marine, adoptată de multe ţări şi menţinută cu stăruinţă de marile puteri maritime (Marea Britanie), ca fiind conformă cu interesele lor. Statele mici, cu ieşire la mare, au, însă, interesul de a lărgi această limită, fie până la 4 mile sau până la 6 mile, fie chiar mai mult. De aceea, foarte multe State au fixat, pe cale de lege naţională, o distanţă mai mare decât 3 mile pentru apele lor teritoriale.

România a avut, până în anul 1934, sistemul celor 3 mile marine pentru apele sale teritoriale, sistem consacrat de legislaţia noastră internă. In răspunsul guvernului român adresat Comitetului preparator al Conferinţei de codificare dela Haga din 1930 se spunea: „Pentru interesele sale politice, militare şi de navigaţie, România a limitat, conformându-se uzului curent în dreptul internaţional, apele sale teritoriale la *3 mile* marine. Nevoile actuale ale României cer ca această limită să fie fixată la *6 mile* marine (*Conférence de codification* — La Haye — *Bases de discution,* II, pag. 185).

Această limită de 3 mile a fost, însă, depăşită, în unele domenii strict limitate, pe calea unor convenţii internaţionale, extinzându-se anumite drepturi de control ale Statului asupra unei zone vecină cu marea teritorială propriu zisă. Dar aceste convenţii internaţionale nu erau valabile decât între părţile contractante şi numai asupra problemelor de ordin particular pe care le reglementau.

Aşa e *Convenţia din 22 Ianuarie 1908 privitoare la pescuit, încheiată între România şi Rusia,* care extindea, prin înţelegere reciprocă, dreptul de supraveghere şi control în materie de pescuit, pentru ambele ţări, până la *10 mile marine,* în Marea Neagră.

Instrucţiunile marinei române din anul 1934 privitoare la aplicarea dreptului şi convenţiunilor internaţionale în timpul războiului maritim consacră prin art. 4, un regim dualist pentru marea noastră teritorială, adică *3 mile* în timp de pace şi *6 mile* în timp de război. Aceleaşi *Instrucţiuni,* definind apele teritoriale maritime, le asimilează lor şi pe cele fluviale cu regim de navigaţie internaţională (cum este Dunărea). „Prin ape teritoriale — spune art. 4 — se înţeleg atât cele maritime cât şi cele fluviale cu regim de navigaţie internaţională". Credem că această asimilare este greşită, deoarece fluviile internaţionale se bucură în timp de pace de o reglementare deosebită de cea a mării teritoriale, iar în vreme de război, e greu de admis dreptul de a face capturi pe fluvii internaţionale, căci nu există convenţii între State care să recunoască şi să reglementeze acest fel de captură.

Tot în legătură cu întinderea mării noastre teritoriale, *Regulamentul de poliţie şi navigaţie C. E. D.* stabileşte indirect lărgimea mării teritoriale în faţa portului Sulina, vorbind de limitele de competenţă poliţienească ale autorităţilor teritoriale. „Rada Sulinei cuprinde apele mării pe o rază de *2 mile* marine în jurul capătului digului de Nord" (art. 8). Iar „portul Sulina cuprinde braţul Sulina pe o lungime de *3 mile* marine începând dela punctul zero al scării mileare...". (art. 12).

Am văzut cum la Conferinţa de codificare a dreptului internaţional, România a cerut, împreună cu alte State, să se mărească întinderea mării teritoriale la *6 mile*. Lărgirea aceasta era reclamată de interesele noastre economice, dar mai ales de interesele noastre naţionale la gurile Dunării, când vecina noastră Rusia Sovietică, îşi lărgise considerabil zona apelor teritoriale. Deaceea, noul *Regulament din anul 1934, privitor la admiterea şi staţionarea în porturile şi apele teritoriale ale României a navelor de război străine,* modificând regulamentele mai vechi din 1912 şi 1925, a consacrat întinderea de *6 mile* pentru apele noastre teritoriale, lărgime care e valabilă atât în timp de pace, cât şi în timp de război. „In timp de pace — spune art. 1 — navele de război străine sunt autorizate, în principiu, să viziteze porturile române şi să ancoreze în apele teritoriale la o distanţă mai mică de *6 mile* dela ţărm..." Asupra acestei zone de 6 mile, Statul român îşi exercită suveranitatea pe calea legilor naţionale (în materie de poliţie, vamă, pescuit, cabotaj, etc.), trebuind să se conformeze principiilor de drept internaţional pe care le-am analizat mai înainte.

Poliţia navigaţiei în apele teritoriale româneşti se exercită sub autoritatea directă a Ministerului afacerilor străine, de inspectorul general al navigaţiei şi al porturilor, de căpitanii de port şi de comandanţii bastimentelor marinei militare (art. 27 din *Legea de organizare a marinei militare).*

Căpitanii de port execută, în zona apelor teritoriale, regulamentele de navigaţie. Ei au competinţa în porturi, pe apă şi pe uscat, cu anumite limite fixate de Ministerul afacerilor străine, iar în afară din port, până la limita de competinţă a birourilor vamale (art. 138 din *Regulamentul poliţiei porturilor şi malurilor dunărene ale României*).

Orice vas care se va opri în raza vreunui port va intra în acel moment sub autoritatea organelor vamale româneşti. In termen de 24 ore dela sosire, căpitanul de vas este obligat să depună la biroul vamal manifestul de încărcare; vasul străin care are destinaţia spre un port românesc, poate fi vizitat de organele vamale, imediat ce a intrat în apele teritoriale, chiar înainte de depunerea manifestului de încărcare.

La plecarea dintr'un port românesc, orice vas străin nu poate părăsi portul fără a avea un manifest de încărcare, vizat de vamă şi indicând natura şi cantitatea mărfurilor. Nici o marfă nu se poate descărca din vase, transborda sau încărca, decât în baza unei permisiuni eliberată de autorităţile vamale. De asemenei, orice vas străin nu poate părăsi apele teritoriale române dacă n'a prezentat hârtiile de bord autorităţilor însărcinate cu poliţia porturilor [1]).

Legea vămilor din 1933 vorbeşte, în dispoziţiile sale privitoare la navigaţie, despre *cabotajul naţional,* care, am spus mai sus, este rezervat, sub o formă de monopol, fiecărui Stat, prin convenţii internaţionale privitoare la comunicaţii şi transit internaţional.

Transportul pe apă al mărfurilor indigene sau indi-

---

[1]) A se vedea *Legea vămilor* din 13.IV.1933 (art. 50-67).

genate, dela un port al României la alt port al României se numeşte cabotaj. Mărfurile transportate în cabotaj nu sunt supuse la plata taxelor de import şi export. Transportul lor se face pe baza unui *act de cabotaj*, întocmit după aceleaşi norme cu actul de transit. Fără îndoială, că dacă se vor prezenta pentru cabotaj mărfuri străine drept mărfuri indigene, fără a se fi îndeplinit formalităţile de import, faptul acesta constitue o contrabandă. Mărfurile expediate în cabotaj trebuesc transportate în termen de 60 zile [2]).

In privinţa *vaselor de război străine* care intră în apele teritoriale române, admiterea şi staţionarea lor în timp de pace sunt reglementate prin *Regulamentul din 1934 privitor la admiterea şi staţionarea în porturile şi apele teritoriale ale României a navelor de război străine*. Regulamentul cere o notificare prealabilă către guvernul român ; el limitează la *trei* numărul vaselor de război străine care pot intra în apele româneşti, şi la *opt zile* durata de şedere. Fac excepţie dela aceste dispoziţii vasele de război la bordul cărora s'ar afla şeful unui Stat străin, membrul unei dinastii domnitoare, sau şeful unei misiuni diplomatice, precum şi vasele forţate să se refugieze din cauza timpului rău (forţă majoră).

La intrarea în port, navele de război străine vor face salutul cu tunul, conform cu uzanţele ceremonialului maritim internaţional. Ele vor trebui să îndeplinească, după intrarea în port, toate formalităţile sanitare locale şi dacă e cazul (de ex. epidemie) nava va fi oprită în rada portului ; de asemeni, vasele de război străine trebuie să respecte, în apele teritoriale române, toate legile şi regulamentele de poliţie, de vamă şi siguranţă publică.

Guvernul român poate interzice navelor de război străine trecerea prin anumite zone şi porturi ; de asemeni, ele nu pot pronunţa, în apele noastre, sentinţe cu moartea. Vasele de război străine, de naţionalităţi diferite, nu pot lua, în apele noastre teritoriale, nicio atitudine ostilă, unele împotriva altora. Dacă vasele de război străine au avioane la bord, ele n'au voie să le lanseze decât cu anumite condiţiuni ; submarinele trebuie să navigheze numai la suprafaţă, în apele noastre teritoriale.

In caz de mobilizare, admiterea navelor de război străine în apele noastre teritoriale poate fi mărginită sau oprită cu desăvârşire.

In privinţa *condiţiei mării noastre teritoriale în timp de război*, Instrucţiunile marinei române privitoare la aplicarea regulilor de drept internaţional în războiul maritim, consacră principiile generale de drept al ginţilor în această materie, de care ne-am ocupat mai sus în acest studiu, reproducând în genere dispoziţiile Convenţiei a XIII-a dela Haga din 1907 privitoare la drepturile şi datoriile puterilor neutre în caz de război maritim. Astfel, Instrucţiunile prevăd că Statele neutre nu vor permite beligeranţilor acte de ostilitate în apele lor teritoriale (art. 17). Apoi, principiul esenţial din materia neutralităţii maritime, că navele de război beligerante, pot trece prin apele teritoriale neutre şi că submarinele vor naviga numai la suprafaţă (art. 17, punctul 93). Incolo, cum am spus, se repetă dispoziţiile privitoare la interzicerea de a face capturi în apele teritoriale neutre, apoi dispoziţiile privitoare la conducerea capturilor în porturile neutre în caz de forţă majoră, la interzicerea zborului aeronavelor beligerante deasupra apelor teritoriale neutre, la dreptul de azil la neutri — toate din Convenţia dela Haga din 1907. De aceea, nu ne mai ocupăm aici a doua oară pe larg de aceste dispoziţiuni.

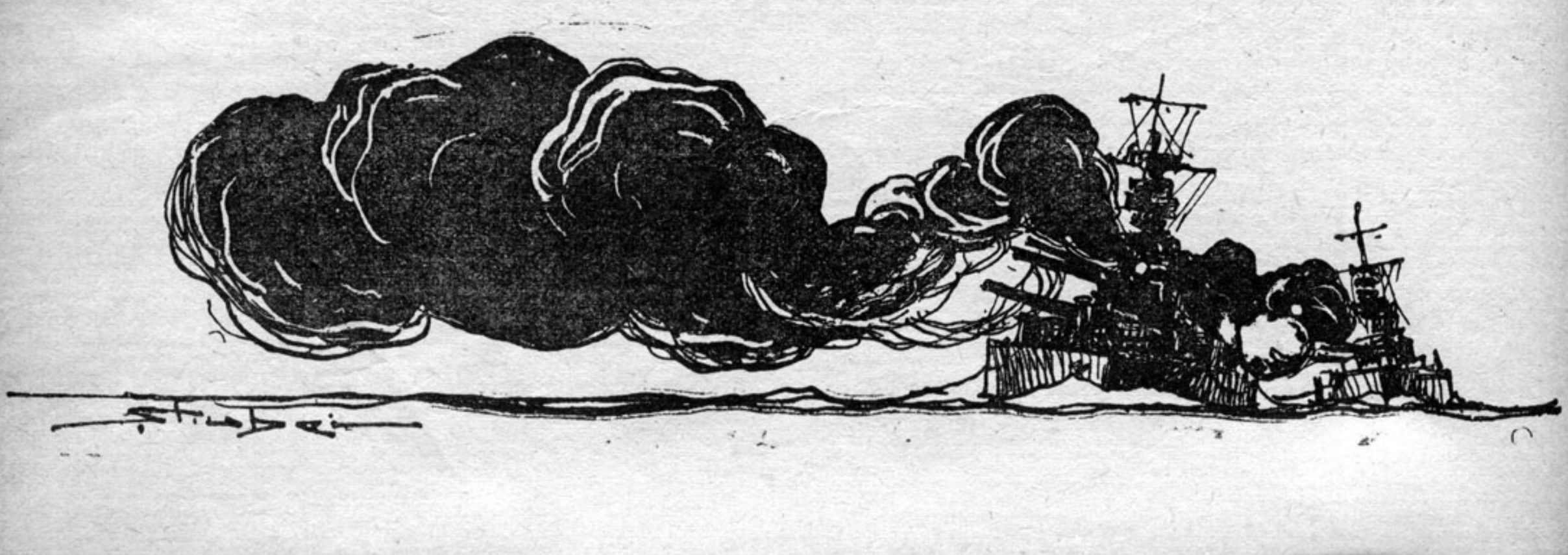
Am examinat pe scurt principiile de drept internaţional care guvernează regimul juridic al mării teritoriale. Am făcut la sfârşitul studiului o privire specială asupra legislaţiei noastre naţionale, care se ocupă, direct sau indirect, de regimul mării teritoriale româneşti în vreme de pace şi de război. Aceste principii de drept al ginţilor cu aplicaţii în dreptul naţional sunt foarte importante pentru apărarea intereselor economice şi politice ale Statului la mare, şi de aceea ele trebuesc cunoscute de toţi acei ce au datoria să se informeze în această materie.

[2]) A se vedea *Legea vămilor* — art. 158-166.

BIBLIOGRAFIE

La alcătuirea acestui studiu am folosit următoarele lucrări, dintre care multe le-am citat în text :

Baldoni, Claudio, *Les navires de guerre dans les eaux territoriales étrangères,* în : Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye, 1938, vol. III ; Bourquin, M., *L'organisation internationale des voies de communications* (Recueil-Haga, 1924 - IV) ; Bustamante, Sanchez Antonio, *La mer territoriale,* Paris, 1930 ; Daşcovici N., *Curs de război şi neutralitate,* Iaşi, 1934 ; Idem, *Regulile războiului şi ale neutralităţii,* Bucureşti, 1940 (Publicaţia 33 a Ligei Navale Regale Române) ; Dupuis Ch., *Liberté des voies de communications* (Recueil des Cours - Haga 1924, I) ; Duvigneaux H., *Le droit de l'Etat sur la mer territoriale,* Thèse, Marseille, 1900 ; Fauchille, *Traité de Droit International public,* Tom. I, partea II, Paris, 1925 ; Fedozzi, Prospero, *La condition juridique des navires de commerce dans la mer territoriale,* (Recueil - Haga, 1925 - V) ; Gidel, Gilbert, *Le droit international public de la mer,* vol. III : *La mer territoriale,* Paris, 1932 ; Guerrero, Gustave, *La codification du droit international, La première conférence* (1930), Paris, 1930 ; Kleen, Richard, *Lois et usages de la neutralité,* 2 vol., Paris, 1900 ; Laurentie J., *Les lois de la guerre,* Paris, 1917 ; Tonegaru C., Teodoru A., Ioaniţiu C., *Codul maritim şi fluvial,* Bucureşti, 1934 ; de Visscher Charles, *Le droit international des communications,* Gand, 1923.



Gabriele d'Annunzio

Cântăreţul mărilor italice

de I. GR. PERIEŢEANU

II

OETUL care a scris o carte de dragoste de proporţiile şi magnificenţa poemului *Isotteo* şi a dăruit patriei sale neîntrecutele *Ode navale*, iar în restul volumelor, — după cum am văzut, — îngemănează muzica valurilor cântecelor de iubire, a realizat, în *intermezzo*, două icoane pur marine ale femeii iubite :

„Când aplecată înainte cu pântecele pe nisip, se oferă goală lentei cuceriri a fluxului, nu este ea oare, sub luna plină, o mare statuă de argint ?"

(Argintată, I, Sonet).

„Şi când valul urcă şi o cuprinde, vibrândă de plăcere, se pare că însăşi marea invidiază frumuseţea femeii care, voluptoasă, se lasă în voia apelor".

Dela această schiţare D'Annunzio trece, în al doilea sonet : *„Femeia Mării"*, la o realizare de maestru :

„Ea dormea de mult. Divina Mare ocrotea în apele ei pe divina adormită. Mijea o lunară alboare în profunzimea submarină.

Şi această alboare trezea o imensă fluctuaţie de forme. Imprejurul femeii culcate ţâşneau, ca nişte şerpi, algele negre şi amare : o feruginoasă pădure de mărgean se ramifica pe capul ei, în molcomă nuntire ; moluscele sporeau pe trupul gol al monstrului uman ;

Şi enorme crustacee, încremenite, priveau, cu bulbucaţii lor ochi inerţi, noul animal, atât de dulce şi de bizar !"

(Femeia Mării, sonet).

In sonetul lui D'Annunzio, frumuseţea peisajului submarin se integrează cu atâta graţie femeii adormite, încât n'am putea spune dacă ne aflăm în faţa unui peisaj transfigurat sau, dimpotrivă, suntem încă în realitatea posibilă, când enormi crustacei, beţi de frenezie, cu ochii lor bulbucaţi şi inerţi, privesc noul animal atât de dulce şi de straniu, care nu e decât iubita întrevăzută în visul artistului.

Credincios viziunii sale, poetul evoluează într'o împlinire sentimentală, adresându-se astfel unei vizitatoare iubite :

„Spre mare, spre mare, oaspetea mea, spre marea iubită, spre Adriatica verde şi înmiresmată, spre marea

poeţilor, spre zeiţa prezentă ce-mi scaldă nervii şi cântecele !

Se cade să'ntindem mâinile asupra mării şi, cu ochii spre soare, să toarcem caerul povestirilor; se cuvine, oaspetea mea, să facem marea şi soarele părtaşii dragostei noastre.

Surâde-mi, o, maternă mare, cu dragostea, cu gloria şi cu toate melodiile tale, căci îţi aduc o nouă adoratoare !".

(Canto Novo, Cântecul Oaspetei, I).

Ce strigăt superb ! Pare că natura se'ndrăgosteşte de propria-i frumuseţe sărbătorind dragostea poetului.

Am văzut că, după teoria susţinută de Taine, locul pe care marea îl ocupă în opera lui D'Annunzio este ştiinţificeşte explicabil. Dincolo de comentator şi de frumuseţe însă, stă mărturisirea poetului către semenul său :

„Dorinţele mele sunt împlinite. Marea, divina stăpânitoare, unduieşte la uşa mea. Ea cântă grav şi molcom; cântecul ei are o necunoscută înrâurire asupra omului care-l ascultă".

(Himera, Poetului Giulio Salvadori, I).

Explicaţia este definitivă.

* * *

Sentimentul patriotic înfăţişează un aspect luminos al liricei d'annunziene. Aici, impetuozitatea versului atinge măreţia. Poetul devine mărturia unui extaz domolit în perfecţia stilului :

„O, mare, o, glorie, italică forţă !", — exclamă poetul, — *„de-ar putea, în sfârşit, tinereţea mea, născută din valurile-ţi libere şi călită ca oţelul, să'mprăştie în vânt fulgerele ei".*

(*Canto Novo*, Cântecul Soarelui, I)

Alteori, în amarnicele clipe ale vieţii, poetul revine la mare pentru a-şi regăsi elanul pierdut :

„Nu mai am curajul de a lupta
Ca atunci când sălta în vânt îmbătata şi sălbateca-mi strofă, care striga odinioară : O, mare, o, mare, o, mare!"

(Intermezzo, Sed non satiatus, I)

Patriotismul poetului şi-a găsit încă o expresiune neîntrecută în sonetul : *„De pe culme"* :

„In vastele ape se'ntind împăduritele promontorii, munții consacrați zeiței Fortuna ; și, la imaginea lunii, se deschid în arc azuratele golfuri cu pescăresc belșug.

De-a-lungul acestor sublime linii, își îngrămădește seara roșiaticii aburi : una câte una, înalte forme țâșnesc din ape și se'nalță ca într'o apoteoză.

Din câmpiile terestre și din marinele câmpii, în unde lente, o mireasmă se'nalță spre ceruri, ca din mii de altare ;

Și mi se pare, o, maternă Italie, că'n picioare, pe o creastă, printre fulgere, îmbrățișez cu-o privire îmbătată, imensu-ți trup întins peste cele trei mări".

(Idem, De pe culme)

Chiar din prima strofă, peisagiul italic se conturează în comparație cu un corp ceresc, pentru a sugera apoteoza quatrenului secund. Terțetul întâi aduce imaginea schimbată a acestui peisaj, ale cărui terestre și marine meleaguri sunt asemuite cu niște altare, din cari tămâia, desigur a recunoștinții, se înalță în slavă. Și, pentrucă poetul nu se desminte niciodată, deși se întrece întotdeauna, sfârșind, în ultimul terțet, revine la admirația lui specifică și, de astă dată, are splendida viziune a patriei lui, întinsă pe cele trei mări, ca un uriaș corp iubit.

Când am comparat la început, dragostea lui D'Annunzio pentru Italia cu dragostea unui amant, nu citisem însă acest impecabil sonet, deoarece obișnuiesc să-mi însemnez impresiile în cursul lecturii.

Trecând peste îndemânarea de a exprima, cu atâta vigoare, în technica înlănțuită a sonetului, un simțământ așa de complex și, prin natura lui, supus banalizării, descompunerea critică a poemului, pe care am încercat-o mai sus, vădește cu prisosință bogatele resurse ale marelui scriitor.

Odele Navale, scrise între anii 1892—1893, încununează întreaga operă de renaștere națională și fâlfâe ca o flamură de glorie în piscul creației d'annunziene.

Urmărind o legătură dela cauză la efect, poetul a pus *Odelor Navale* în epigraf, impetuosul vers din *Canto Novo*, primul său ciclu :

„O mare, o gloria, forza d'Italia !".

(I, 1).

ca un îndemn avântului nestăpânit, după care avea să zămislească desăvârșitele poeme ale ciclului său ultim.

Pentru a nu extinde prea mult această notă, în cadrul conferinței mele, voi referi asupra celor două bucăți mai caracteristice ale odelor : *„Nava"* și *„La moartea amiralului de Saint-Bon"*.

Trecuseră abia câteva decenii de când Regatul Italiei, închegat prin contopirea micilor state, prospera sub dinastia Casei de Savoia. Evenimentele eroice pluteau încă în aerul îmbălsămat și poetul, pe coardele lirei sale, cânta ecoul viitoarelor izbânzi. Astfel se explică tumultoasele stihuri :

„Mergi, o, Navă, cu forța ta care înfrânge puterea mării, cu toate pânzele desfășurate ; du-te, mergi acolo unde te mână destinul în dâra-ți infinită, o, tu, cea mai frumoasă și cea mai mare pe care muritorii au încredințat-o vreodată furtunilor !

„Mergi, o, Navă, cu forța ta ! In tine e mai mult decât vigoarea strecurată de veacuri, în trunchiurile pădurilor terestre. In tine e mai mult decât călirea metalului, care, extras din profundele măruntaie ale pământului, fu supus încercărilor flacării și nicovalei.

„Du-te, du-te ! Prora-ți s'atingă limita apelor ! Tu porți o teribilă încărcătură. Toate omenești glorii, o, Navă, toate omenești glorii tu le porți cu mare zgomot în găunoasa carenă, pe abisul oceanic.

„Din vârful înaltelor catarge cari cunoscut-au nevătămate tunetul norilor și trăznetul, de-a-lungul frânghiilor ce descind spre pupă și spre pro ră, într un vânt de alegreță flutură, ca o eroică pădure, frumoasele stindarde ale tuturor gloriilor.

„Acela care, pe turnul însângerat al asaltatului oraș, sub zborul morții, duse și înfipse sdrențuitul dar falnicul poliorcet (în preajmă-i masacrul se'ntrerupse prin această minune și se auzi fâlfâitul pânzei) ;

„Acela în cutele căruia căzu înfășurat eroul care, fără nădejde, apăra ultimul pod, inutilă moarte ; acela care a fost desfășurat în soarele torid, pe un pământ necunoscut în fața unui mare fluviu misterios, printre nourii de săgeți ucigătoare ;

„Acela care, în radioasa tăcere a gheșurilor arctice, fu arborat în fața mării libere, atunci când toată viața lumii era ca suspendată asupra palpitației umane și când halourile apăreau la pol ca niște astrale fantome ;

„Acela care, alb și pur în vântul fumegând, în bubuitul continuu al bătăliei, simbol tutelar, ocrotea cortul, sub care, aplecată pe oribile răni, omeneasca milă săvârșea fără lacrimi ignorate minuni ;

„Acela mai glorios ca oricare altul sub cer, care se'nalță pe creștetul celei mai înalte cupole a palatelor de fier și de sticlă, rivalele templelor, unde Pacea primi, întovărășite pentru noui opere, geniul și forța Omului ;

„Toate, de-a-lungul funiilor cari descind spre pupă și spre proră, flutură într'un vânt de alegreță frumoasele steaguri, splendide ca niște incoruptibile flacări ; ele flutură și'n urma lor văzduhul se aprinde, pe când tu, o Navă, străbați oceanicul abis !

„Du-te, du-te cu gloria ta, o, Navă, dincolo de toate mișcătoarele nisipuri, atinge extrema Atlantidă : sosește la pământul necunoscut, la liberul pământ pe care-l privesc zâmbitoarele ceruri, la liberul pământ îndrăgit de soare. Du-te, o, Navă,, du-te fără teamă, dincolo de toate mișcătoarele nisipuri,

„Acolo unde fiii, egali în fața părintelui lor comun, impart fructul și flacăra ; unde, în zumzitoarele orașe ale unui harnic norod, se cinstește bătrânul dela țară, care își consacră viața sfintei munci a pâinii ;

„Unde, fără nici un jug și fără nicio stavilă, fiecare își desvoltă lăuntrica-i putere ; unde fiecare este stăpân pe sine, în sine însuși își are legile, în sine însuși forța și visul ; unde stăruitoarea muncă se'nfrățește cu marea gândire ;

„Unde, ca niște inviolabili stejari, marile gânduri cresc și rămân printre oameni, unde, printre oameni descinde și rămâne invocată de poeții puri, senina frumusețe, unde dragostea creiază viața și respiră voioșia.

„Du-te, du-te, o, Navă ; aleargă fără teamă dincolo de toate nisipurile mișcătoare ; atinge extrema Atlantida ; du noului pământ gloriile oamenilor și semnele lor. Du-te, du-te ! E tare ca albatrosul, sufletul care te urmează pe abisul oceanic, o, Navă !".

(Ode Navale, Nava).

Sunt strofe pline de bărbăție, cuceritoare prin amploarea ritmului, închinate parcă flotei de astăzi a Imperiului Italic.

De la început remarcăm lipsa acordului sentimental cu care ne-au obișnuit precedentele poeme. Versul este viguros, imaginea rar întrebuințată și atunci doar pentru a ridica și mai mult forța simbolică a versului.

(Va urma)

CORBI ALBI

de

Dr. Ing. Vladimir V. Mendel

Un vas de pe vremea faraonilor egipteni

Corbi albi sunt păsările din această specie, care nu sunt la fel cu celelalte, adică negre. Tot aşa şi cu vasele: sunt printre ele unele care se deosebesc de cele obişnuite prin formă, dimensiuni, construcţie sau alte caracteristice. De aceste vase vrem să vorbim.

Intr'adins nu am pus ca titlu „vasele ciudate" sau

Barcă egipteană de papyrus ca în Tahiti

ceva sinonim, deoarece „ciudat" este un termen relativ. Ceeace ne pare ciudat azi, poate că-l vom considera foarte firesc mâine.

Cel mai bun exemplu este corabia, care acum o sută de ani, în largul coastelor Irlandei, a întâlnit unul din primele vapoare transatlantice şi i-a oferit ajutor, fiind convins că a luat foc, prin faptul că ieşea fum pe coş. Nu este o glumă, nici un indiciu a lipsei de cultură sau perspicacitate a comandantului, ci pur şi simplu dovada că bunicilor, ba chiar părinţilor noştri, le părea ciudat ceeace a devenit normal în ochii noştri.

Cel mai vechiu „corb alb" printre vase este *Arca lui Noe*. Nu numai prin scopul pentru care a fost construită dar şi prin dimensiunile ei se deosebea fundamental de vasele contemporane. Cunoaştem dimensiunile arcei, însă despre construcţia ei nu suntem informaţi decât că avea formă de ladă.

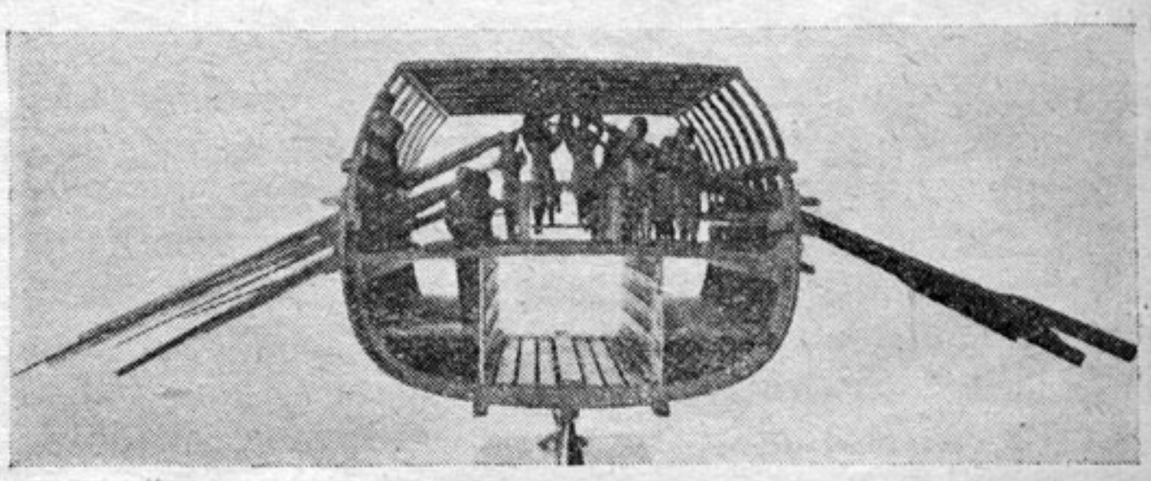
Tot în Biblie găsim povestea cu fata faraonului, care, scăldându-se în Nil, a găsit pe copilul Moise plutind pe fluviu într'un „coşuleţ" din papirus. Aşa ne transmite Vechiul Testament sau, mai bine zis, astfel o tălmăcesc traducătorii lui. Este prea posibil să fi fost aşa, însă mult mai probabil este că era vorba de o plută de papirus în toată regula. Cu toate că azi papirusul a dispărut din Egipt, locuitorii se mai servesc şi acuma de asemenea plute din stuf, foarte asemănătoare celora de pe lacul Titicaca din Bolivia.

Deasemenea vasele vechilor egipteni erau remarcabile prin faptul că erau construite din lemn de salcâm, singurul ce se găsea acolo. Nici în ziua de azi situaţia nu este mult schimbată şi în timpurile normale o bună parte a cherestelei româneşti este exportată în Egipt.

Salcâmul este un pom nu prea înalt şi cu un trunchiu de obiceiu nu tocmai drept. In consecinţă, bucăţile de lemn de salcâm nu se găsesc decât în lungimi foarte reduse. Ceeace importă la construcţiile navale este tocmai rezistenţa în sensul lungimii, obţinută prin elemente neîntrerupte pe o distanţă cât mai mare.

Răspunsul la întrebarea care o fi fost secretul reuşitei egiptenilor ar putea să fie faptul că aveau în general numai vase fluviale, pe Nil, neaventurându-se pe mare decât prea rare ori. Sau soluţia trebuie căutată în cingătoarea de cabluri groase, întinsă de jur împrejurul corpului vaselor în regiunea copastiei.

O altă enigmă pentru noi este dispoziţia trăgătorilor la rame de pe navele greceşti şi romane cu trei sau mai multe rânduri de rame. Napoleon III a pus pe celebrul constructor naval Dupuy de Lôme să-i construiască o replica exactă a unei trireme greceşti pentru a găsi soluţia. Nu-i a fost posibil să arunce lumină asupra problemei şi tot atât de puţin au deslegat-o diferiţii cercetători, cari, din când în când, şi-au publicat ideile. Intr'adevăr soluţia practică nu este uşor de găsit, deoarece pe de o parte cadenţa tuturor trăgătorilor la rame este o condiţie fără de care nu se poate. Nu poate fi realizată decât cu ajutorul unor rame, la care raportul între partea în afara bordului şi cea dinăuntru bordului este identic pentru toate. Pe de altă parte, oricât de înghesuiţi o fi stat pe băncile lor sclavii şi prizonierii de răsboiu ai rândului de jos, este nevoie de un minimum oarecare de spaţiu dacă li se cerea un efort fizic oarecare.

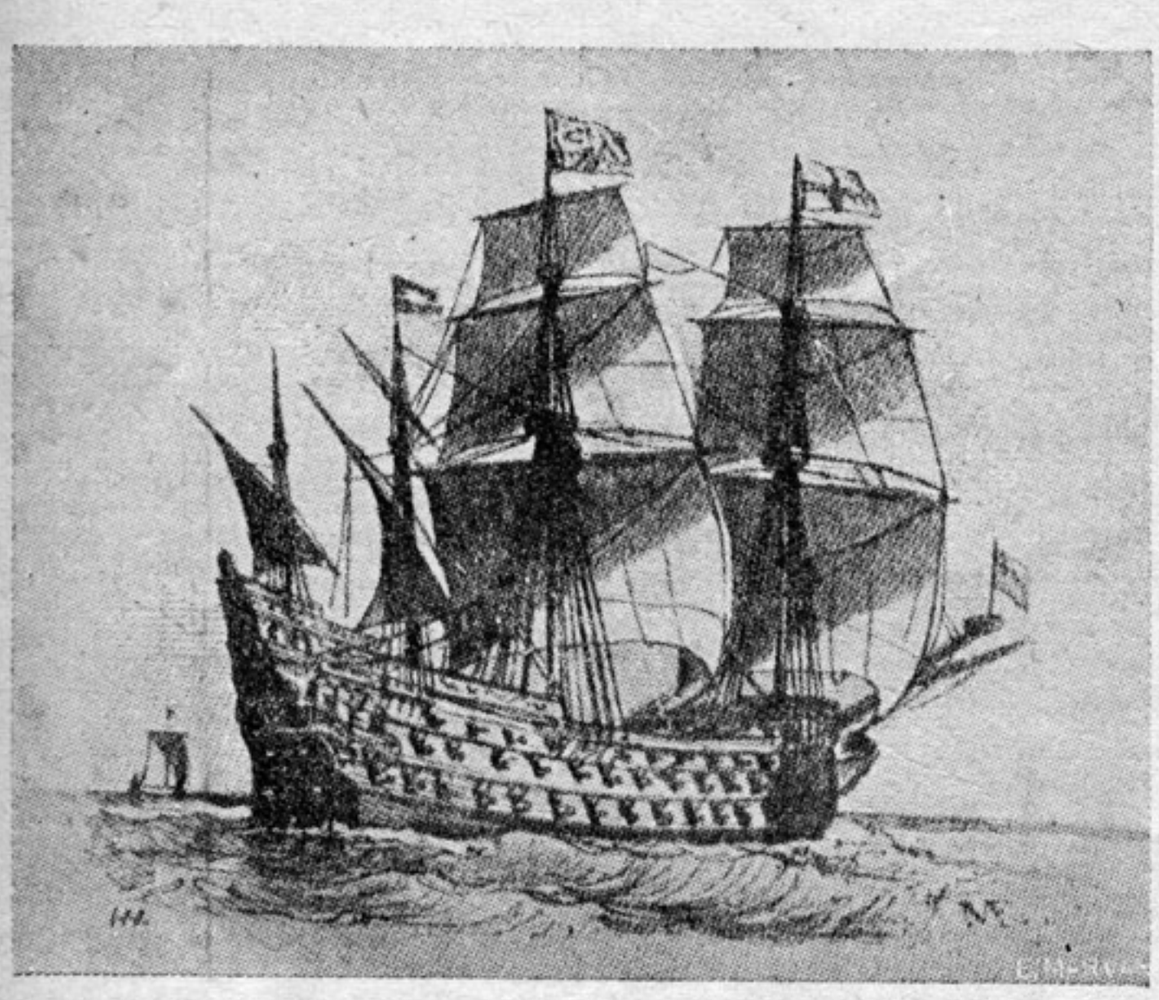


Aşezarea ramelor la trireme

Intrucâtva trebuiesc socotite ca corbi albi şi navele romane, cu ajutorul cărora Roma a învins Cartagina. Nu prea ştim cum a fost acea punte de abordaj numită „corvus" graţie căreia legionarii romani puteau năvăli la bordul navelor inamice şi să le ia prin asalt. Dar însuşi faptul că în acest chip vitejia unui luptător la uscat şi metodele lui au fost puse în valoare pe mare constituie un caz unic în analele marinelor de răsboiu.

Mai toate vasele de atunci şi până la sfârşitul evului mediu trebuiesc considerate în ochii noştri ca corbi albi prin simplul fapt al dimensiunilor lor reduse.

Ne pare ciudat că vikingii cu vasele lor nu mult mai mari ca o barcă mai de seamă au ajuns până pe coastele Americei de azi. Tot aşa ne mirăm că au reuşit cruciaţii să transporte cai în număr mare la bordul vaselor din acele timpuri. In fine datorăm întreaga noastră admiraţie lui Columb pentru că i-a fost posibil să descopere America la bordul unui vas aşa de mic cum era caravela lui SANTA MARIA.



Corabie cu saborduri pentru tunuri

Insă se repetă exemplul Arcei lui Noe, remarcabilă prin dimensiunile ei. In secolul XVI-lea suedezii au construit ceeace era considerat ca navă uriaşă şi numit în consecinţă STORA KRAFVELN, sare caravela cea mare. Avea o lungime totală dela extrema prova la pupa de 50 m. şi o lărgime de 11,5 m.

In acelaş secol şi englezii, sub regele Enric VIII, au constuit o corabie neobişnuit de mare, nava HENRY GRÂCE A DIEU, cam de aceleaş dimensiuni ca contimporana ei suedeză. A fost imortalizată într'un tablou de cunoscutul pictor Hans Holbein cel Tânăr, ce i se schimbase numele în GREAT HARRY. Intâmplător a fost prima navă în flancul căreia s'au practicat saborduri pentru tunuri.

Din când în când, în cursul secolelor următoare, au mai apărut alte vase deosebite de surorile lor contimporane prin dimensiuni şi care, în consecinţă, şi-au atras privirile publicului. Insă, cu toate că ele trebuiesc considerate ca etape în istoria construcţiunilor navale, nu au făcut vâlvă prea mare. In toate timpurile marinarii au fost oameni conservatori, cărora nu le-a plăcut nici odată să se îndepărteze de tradiţie. Şi este bine aşa, deoarece marea este un câmp de experimentare periculos. De altfel nici lemnul, materialul de construcţie al vaselor de pe timpuri, nu îngăduia abateri prea însemnate dela normele technicei rezultând dintr'o experienţă de mii de ani.

A trebuit să vie secolul al XIX-lea cu era aburilor şi a corpurilor de fier pentru ca creerii inventatorilor să dea naştere la corbii albi noui. Nu au întârziat de fel.

La început însuşi vasul cu aburi era ceva anormal, după cum dovedesc intenţiile de a da ajutor ale comandantului navei engleze, despre care am vorbit la începutul articolului. Dar chiar nouă ni se par ciudate aceste prime exemplare de vapoare cu coşurile lor înguste şi înalte, uneori aproape cât catargul.

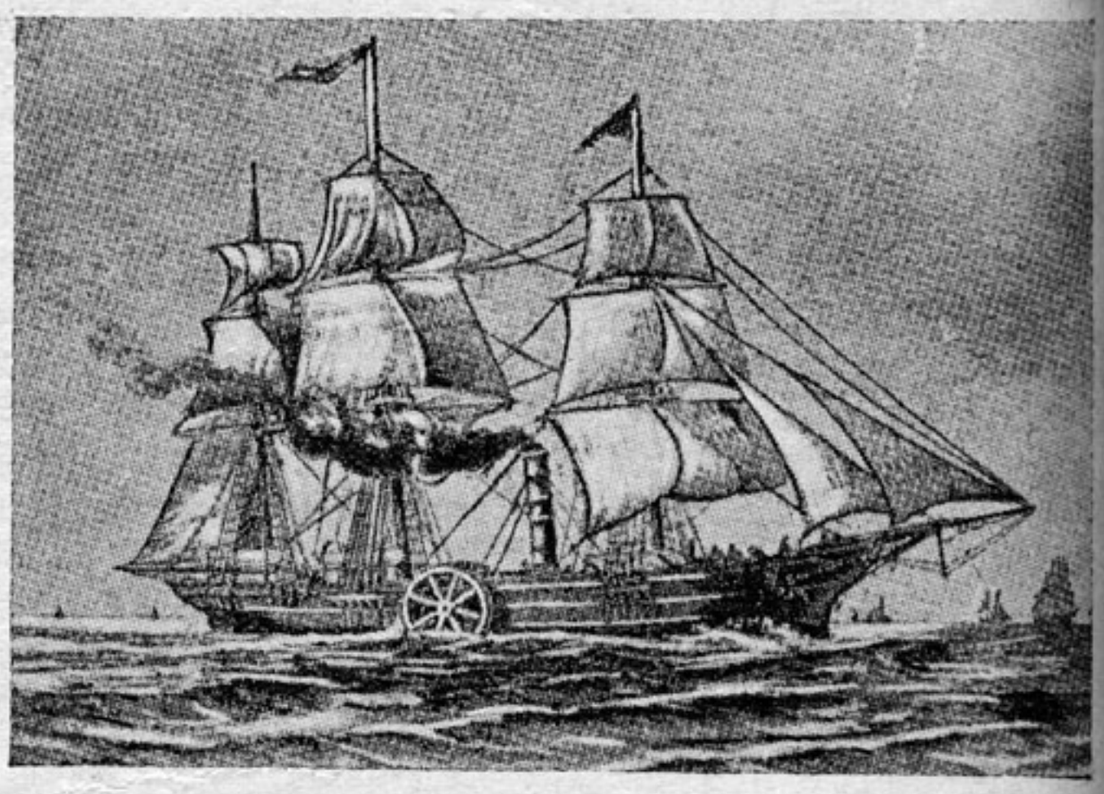
Inainte de a intra în amănunte în privinţa vapoarelor neobişnuite trebuie să aruncăm o privire asupra corăbiilor din secolul al XIX-lea.

In general, se consideră că apogeul timpurilor propulziunii cu vele cade în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea. Cu toate acestea evoluţia nu s'a oprit atunci, ci în secolul al XIX-lea greementul corăbiilor a ajuns la o perfecţiune oarecare bazată pe desvoltarea lui de-a-lungul veacurilor şi cristalizată în anumite combinaţiuni de vele pătrate şi rande. Am mai spus, şi o repetăm, că marinarul este foarte conservator. In consecinţă, puţini au fost acei cari s'au îndepărtat de linia trasă de tradiţia predecesorilor lor. Totuşi au fost şi dintre aceştia şi cu atât mai uşor le-a fost să scoată la iveală ceva nou.

Mai întâiu este numărul catargelor, care putea fi sporit. Toată epoca modernă, până la mijlocul secolului al XIX-lea, cu numai una sau două excepţii, nu a cunoscut corăbii cu catarge mai multe ca trei. Timpurile mai noui ne-au adus o multitudine de vase cu patru catarge, toate cu vele pătrate; mai multe încă tot cu patru catarge dar cu rande la catargul artimon. Sunt chiar câteva exemple de corăbii cu cinci catarge, patru cu vele pătrate şi al cincilea cu rande. Numai un singur vas a avut toate cinci catarge cu vele pătrate, velierul german PREUSSEN, totodată corabia cea mai mare a tuturor timpurilor. O fatalitate a făcut că nici una din aceste corăbii cu cinci catarge să fi rămas în stare de plutire. Toate s'au pierdut.

In ceeace priveşte numărul de catarge vasele de mai sus au fost bătute de multe goelete americane cu şase catarge. Una din ele, THOMAS L. LAWSON, a avut chiar şapte catarge, deţinând recordul numărului.

Totuşi trebuie relevat că, din punctul de vedere al suprafeţei velelor, goeleta cu şapte catarge era inferioară corăbiilor cu cinci catarge. THOMAS L. LAWSON şi goeletele cu şase catarge nu sunt altceva decât vase destinate navigaţiei de-a-lungul coastei răsăritene a Statelor Unite. Deasemenea manevra velelor aurice nu poate fi comparată cu aceea a velelor pătrate, cerând incomparabil mai mulţi oameni. THOMAS L. LAW-

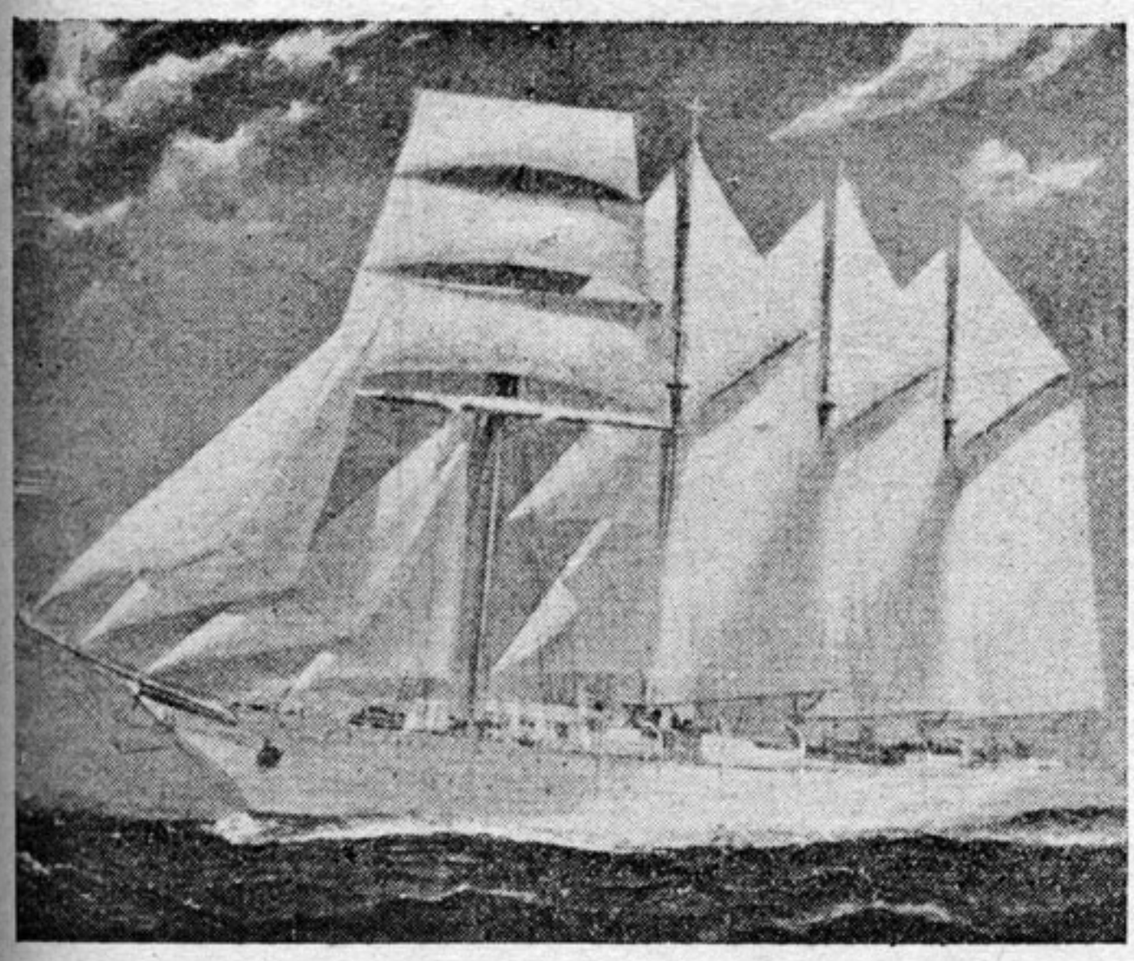


„Savanah" primul transatlantic: a făcut traversarea în 26 zile ajungând la Liverpool în 26 Mai 1859

SON avea un echipaj de numai 16 oameni pe când PREUSSEN, corabia cu cinci catarge cu vele pătrate, avea nu mai puţin de 45.

Am mai spus-o că înmulţirea catargelor nu reprezintă decât o varietate a corăbiilor cu greementul anormal. Nimic nu este mai uşor decât să se iasă din comun prin distribuţia velelor. In general combinaţiile

cele mai uzuale prevăd vele pătrate la primul sau la primele două catarge din prova, iar rande la catargul artimon. Aceasta se referă la corăbiile cu două sau trei catarge. La vasele cu mai multe catarge nu se dă vele pătrate de obiceiu decât singur catargului din prova.



Corabie cu mai multe catarge

Sau acest catarg este înzestrat şi el cu randă însă are un gabier şi un sburător deasupra ei.

Aşa dar dacă unul dintre catarge între cele cu rande are vele pătrate sau poartă gabier şi sburător deasupra randei, neobişnuitul ia naştere numai decât. Acelaş lucru se întâmplă dacă la un vas cu patru catarge primele două sunt înzestrate cu vele pătrate.

In ultimele timpuri situaţia a fost complicată şi mai mult de apariţia unei combinaţiuni de randă şi velastraiu.

Din fericire corăbiile cu greementul ciudat constituie excepţii rare, în privinţa cărora se ridică controversele cele mai aprige.

De curând inginerul Flettner a inventat vele mecanice, mai bine zis a aplicat propulsiunii vaselor un principiu cunoscut mai de mult, aşa zisul efect Magnus. Magnus a fost un savant german, însărcinat pe la mijlocul secolului al XIX-lea din partea armatei prusiene cu găsirea cauzei pentru care un proiectil tras dintr'o gură de foc ghintuită se abate dela traiectoria lui normală. In urma experienţelor făcute a găsit că un curent de aer aruncat peste un cilindru aflat în rotaţiune dă naştere la o forţă perpendiculară pe axa cilindrului. Flettner a folosit acest fenomen pentru propulzarea vaselor, construind două unităţi cu vele mecanice. Prima, cu numele de BUCKAU, avea două rotoare, adică doui cilindri verticali puşi în rotaţie, iar a doua, BARBARA, avea trei asemenea dispozitive. Ambele au dat rezultate satisfăcătoare. Cu toate acestea sistemul nu a ajuns la o introducere mai largă, corăbiile în general nemai figurând în navigaţia de lungă cursă după răsboiul din 1914—1918.

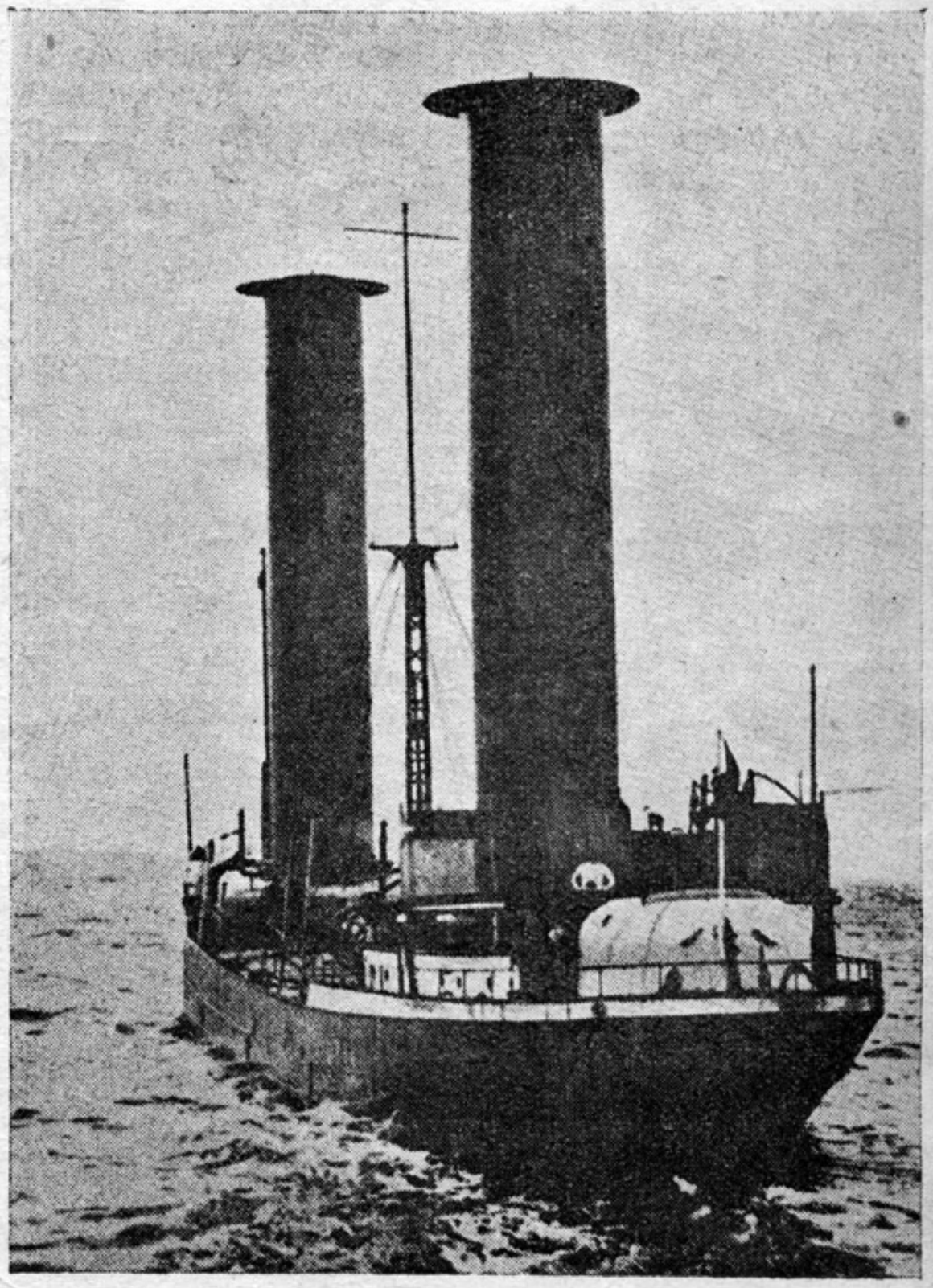
Azi navigaţia cu vele se mărgineşte la traficul costier şi la navigaţia de plăcere. Mai toate yachturile au forme cu totul diferite de cele obişnuite pentru alte vase. Acest fapt se datoreşte chilei lor foarte înalte. Scopul este coborârea centrului de gravitaţiune pentru a face imposibilă răsturnarea yachtului, mai bine zis pentru a asigura ridicarea lui din nou după ce acţiunea momentană a vântului l-a culcat pe flanc.

Unul din yachturile cele mai renumite este goeleta AMERICA. A venit în Anglia în 1851 şi a câştigat Cupa Americei, rămasă de atunci dincolo de ocean. Yachtul AMERICA datoreşte succesele lui ideelor noui aplicate construcţiei corpului.

Dealtfel ultimele trei decenii ale secolului al XIX-lea şi secolul actual au fost în deosebi de bogate în progrese referitoare la forma operei vii datorit înfiinţării bazinelor de încercare pentru modele de vase. Aceste modificări, fiind sub apă, sunt mai puţin vizibile şi nu ne vom ocupa de ele în prezentul articol.

După întroducerea ei pe la începutul secolului al XIX-lea propulziunea mecanică a fost considerată ca prea puţin demnă de încredere pentru a face velatura complect inutilă. In consecinţă, până în ultimii ani ai secolului al XIX-lea, pe lângă maşina lor cu aburi, vapoarele mai erau înzestráte şi cu o velatură auxiliară pentru cazul că prima s'ar fi defectat şi pentru a nu lăsa vasul în voia valurilor.

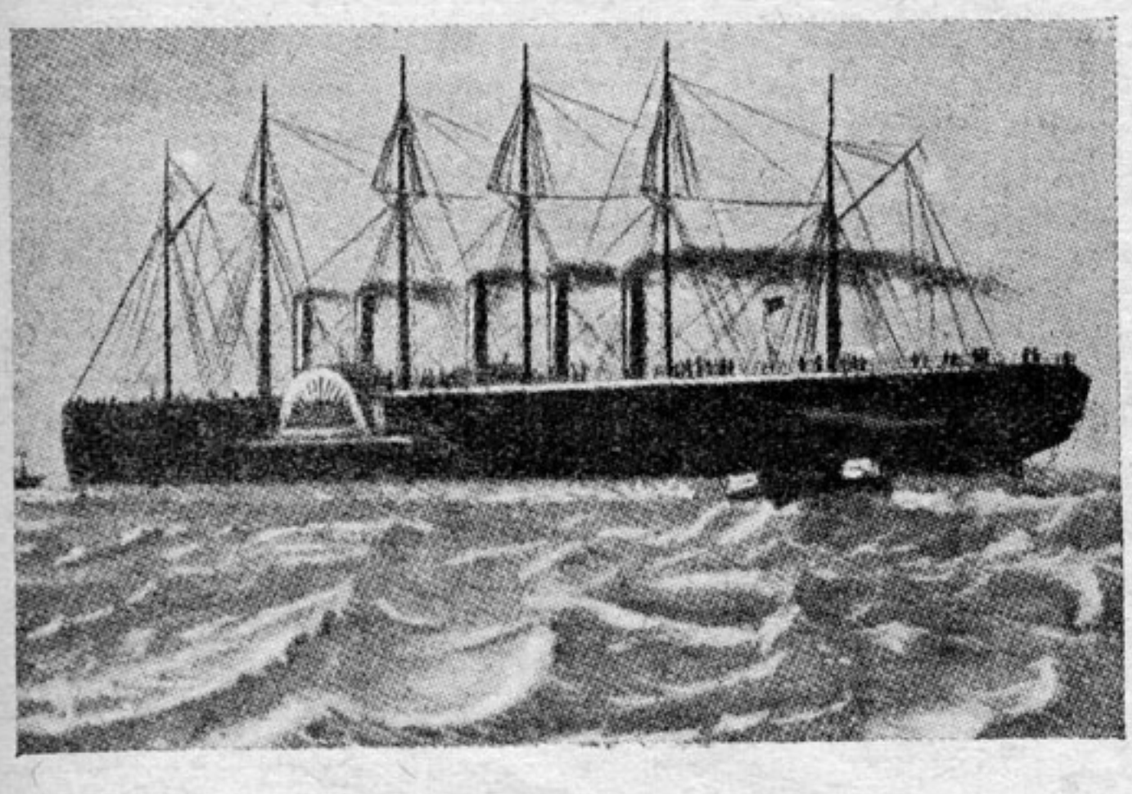
Cam din acelaş motiv marele vapor GREAT EASTERN, lansat în 1858, avea propulziunea combinată cu sbaturi şi elice. Vaporul a fost un corb alb în adevăratul înţeles al cuvântului şi din multe puncte de vedere. Mai întâiu de toate a fost cea mai mare unitate a timpurilor şi prima care în dimensiuni întrecea pe Arca lui Noe. Dimensiunile lui nu au fost întrecute de un alt vas decât patruzeci de ani mai târziu. Ceeace este mai interesant este construcţia cor-



„Buckau“ cu rotoare Flettner

pului, căreia genialul constructor al vasului, Isambard Kingdom Brunel, aplicase principiul osaturei longitudinale. Ea îşi dovedise eficacitatea la construcţia podurilor şi era cu totul nouă în construcţiile navale cu osatura lor transversală, moştenită din timpurile navelor de lemn.

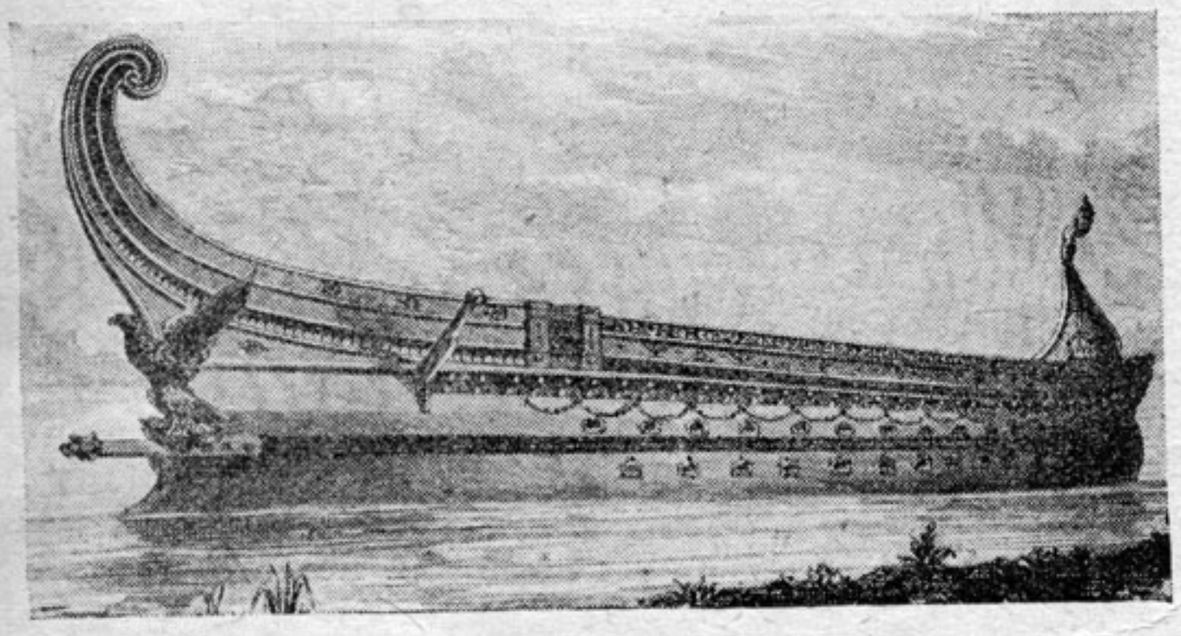
Atât ca principiu constructiv cât şi ca dimensiuni vasul a fost mult prea înaintat pentru timpul lui. Cei superstiţioşi vor zice că este firesc aşa, deoarece încă dela lansare vasul a avut ghinion. Intr'adevăr prima încercare de lansare, în 3 Noembrie 1857, nu a fost



Vestitul Great-Eastern

încoronată de succes. Vasul se mişcă pe distanţa de plutire. O a doua încercare două săptămâni mai târziu a rămas tot atât de infructoasă. Cu ocazia unei a treia încercări corpul uriaş se mişcă din nou, de data aceasta pe distanţa de şapte metri şi jumătate, pentru a se opri pentru a doua oară. După alte şase săptămâni vasul a mai înaintat o bucată. De fapt ajunsese până la apă, însă nu destul de adâncă pentru a-i asigura plutirea. Tocmai în 31 Ianuarie 1858, adică după aproape două luni dela prima încercare, vasul a reuşit să plutească de pe urma apelor mari.

Ori cum ar fi, GREAT EASTERN nu a avut succes, nici acela pe care îl scontau proprietarii lui, nici barem acela pe care îl merita. Fusese proiectat ca transatlantic pentru ruta Marea Britania-New-York şi avea loc pentru nu mai puţin ca un total de trei mii pasageri. In realitate şi cu toată reclama în presă, nu a făcut ca transatlantic decât un număr cu totul redus de voiaje şi numai cu un număr mic de pasageri. Pe de altă parte şi tocmai datorit deplasamentului lui ridicat, vasul a adus mai târziu servicii însemnate ca vas-cablier pentru aşezarea cablurilor telegrafice submarine. Apoi vasul-minune a mai fost folosit ca ele-



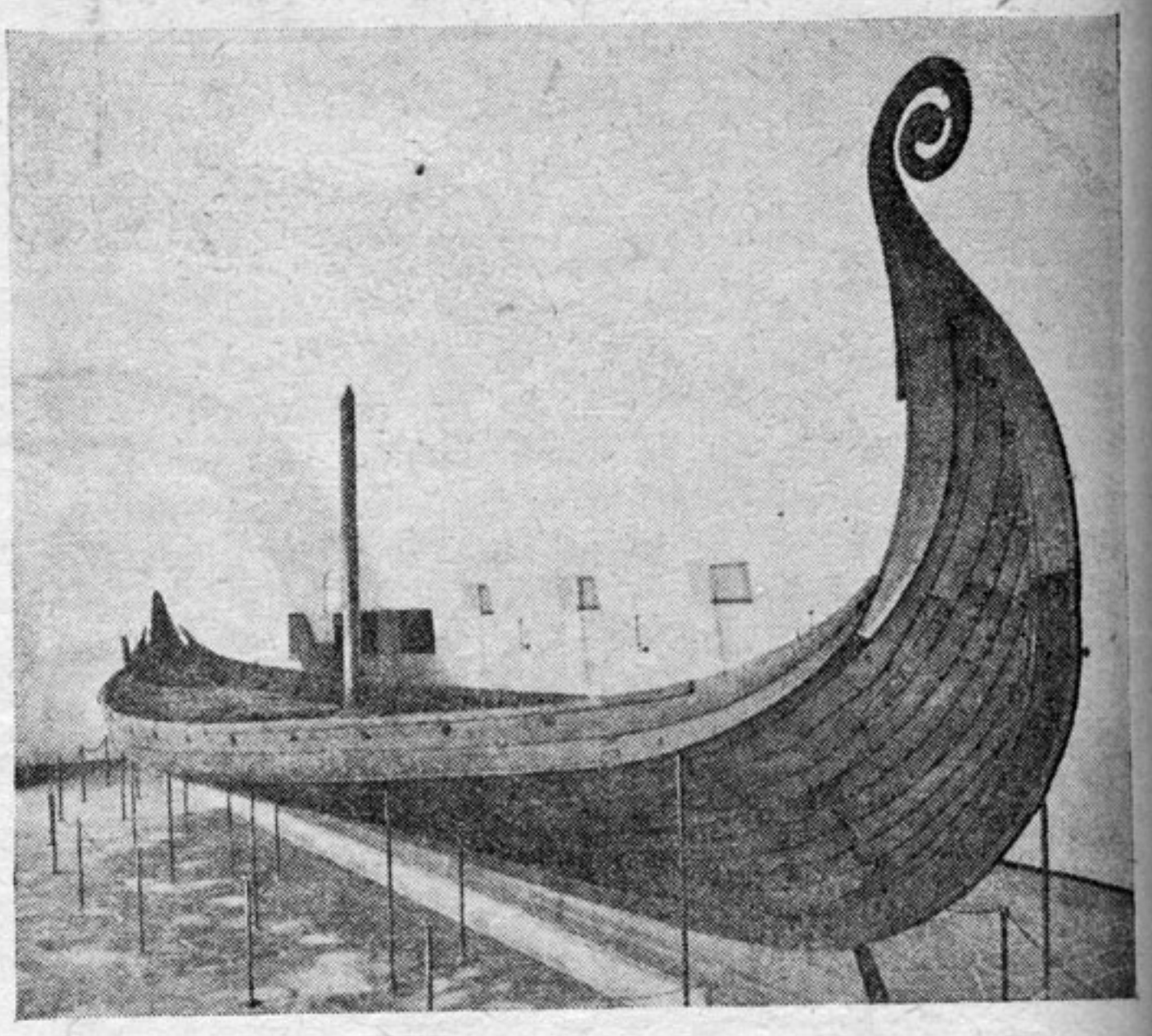
Trirema reconstruită de Napoleon III

ment de atracţie în timpul unei expoziţii şi în alte două porturi. In fine, în Noembrie 1888, a fost vândut ca fier vechiu şi demontat, soarta atât de puţin glorioasă a multor vase.

După cum am spus-o, GREAT EASTERN a fost şi a rămas mult timp şampionul dimensiunilor absolute. Insă în construcţiile navale joacă un rol însemnat nu numai valoarea numerică a dimensiunilor ci deasemenea şi proporţia între ele. In timpurile vechi, ale navelor cu vele construite din lemn, această proporţie a fost mai mult sau mai puţin uniformă. Dar cu toate regulele mai puţin rigide, care o fixează în timpurile noastre, amiralul rus Popof a reuşit să bată toate recordurile.

Intr'adevăr, pe la începutul celui de al şaptelea deceniu al secolului al XIX-lea, acest ofiţer a putut să convingă amiralitatea rusă de ideile lui şi să puie pe cală două nave cu un plan de plutire perfect circular. După numele inventatorului acest tip de vase a fost numit „popofca".

Marinarilor le pare ciudată ideia unui asemenea vas şi într'adevăr construcţia lui a isvorît dintr'un rezonament matematic. Intenţia amiralului Popof a fost să obţie nava cu centura de cuirasă de lungime cea mai redusă în raport cu deplasamentul. In afară de aceasta el urmărea realizarea pescajului celui mai mic posibil. Din ambele puncte de vedere planul de plutire circular este suveran — evident după raţionamentul matematic. După raţionamentul marinăresc chestiunea se prezintă altfel. Cu toate acestea planul amiralului rus nu era de loc aşa de fantastic dacă se ţine cont de faptul că cele două canoniere circulare erau destinate apelor puţin adânci ale gurilor fluviului Nipru şi Mării Azov, întrucâtva adăpostite.

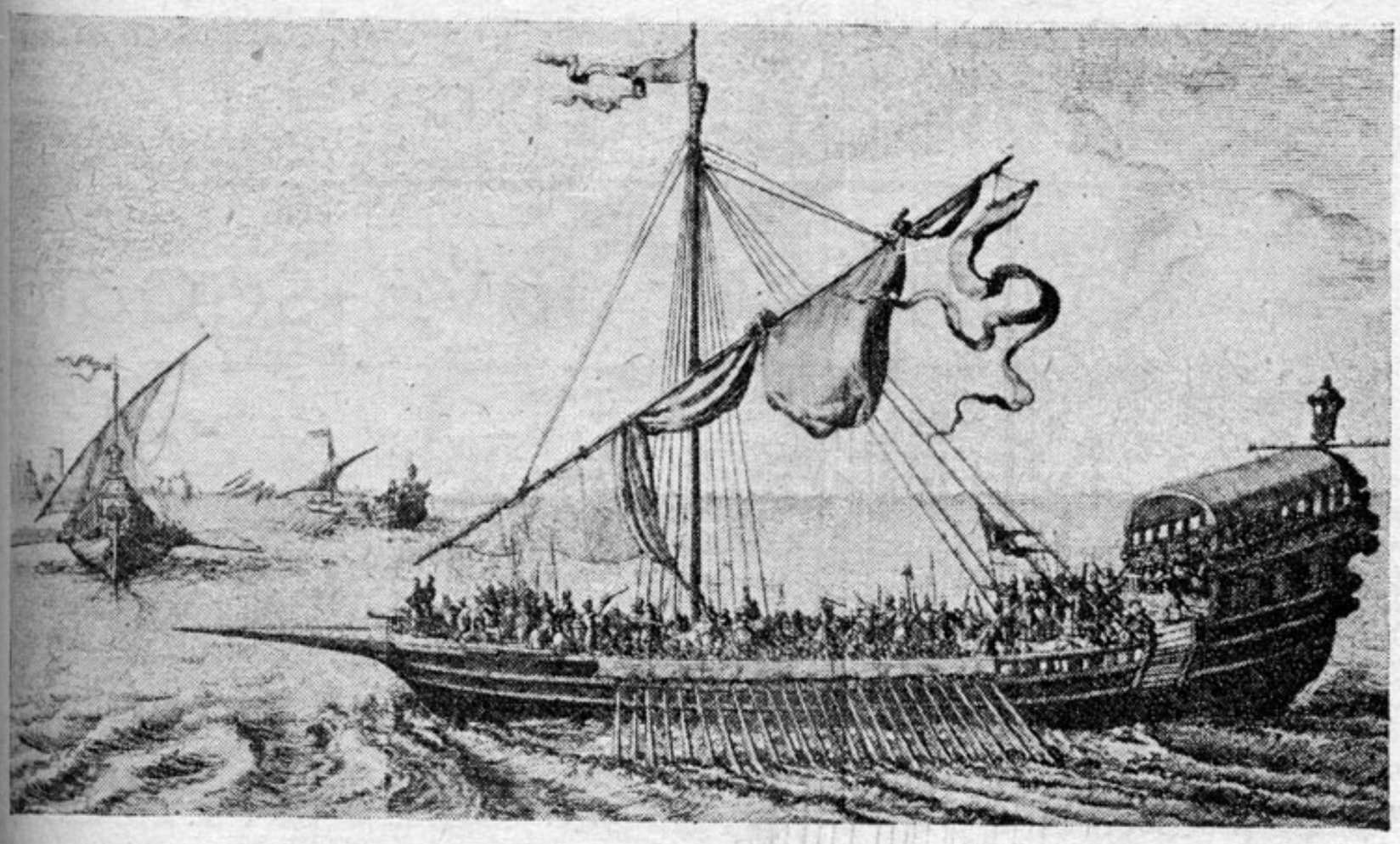


Impunătoarea provă a Wikingilor

Neapărat că viteza vaselor nu era decât redusă cu toată puterea însemnată a maşinilor şi cele şase elici propulzoare. Pentru o navă apărătoare de coastă viteza nu este o condiţie esenţială. Vasele circulare aveau un defect mult mai serios. Anume în navigaţia în amonte ţineau drumul destul de bine, pe când în aval era imposibil să fie ţinute pe drum. Cauzele erau multiple şi va trebui să renunţăm a le discuta în acest loc.

Canonierele circulare trebuiau să înlăture încă un alt neajuns: mişcările de ruliu ale corpului pe valuri. Intr'adevăr în apele adăpostite, în care urmau să navige, valurile sunt scurte, astfel încât după toată probabilitatea corpul plutea pe mai multe creste de val dintr'o dată şi ruliul era cel puţin atenuat.

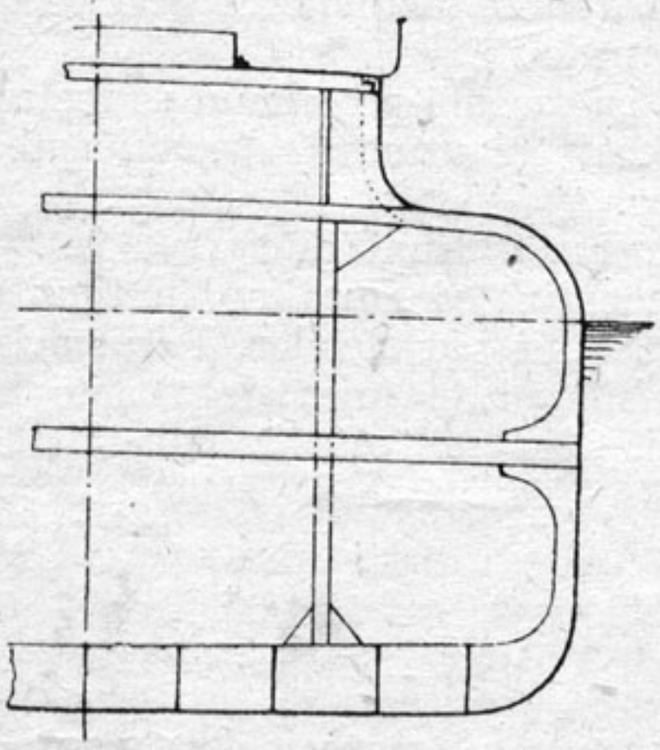
Calitatea menţionată a invenţiei amiralului Popof



O galeră de pe vremea piraţilor barbareşti

l-a făcut pe Ţarul Alexandru II al Rusiei să dorească un yacht similar. In consecinţă, el puse pe amiral să-i facă proiectul, yactul, numit LIVADIA, fiind construit în Anglia. Nu era exact circular, ci raportul între lungime şi lărgime era ca de 3 : 2. Partea inferioară a corpului avea forma unei gogoaşe turtite peste care venea aşezat un corp de vas obişnuit, evident mai lat ca normal. Avea trei elici şi contrar canonierelor circulare putea fi manevrat cu destulă uşurinţă.

Yachtul construit în Anglia trebuia să fie transportat până în Marea Neagră. In Golful Biscaiei a întâlnit vreme rea şi cu această ocazie a dovedit o absenţă remarcabilă de mişcări de ruliu. Pe de altă parte a fost un prilej pentru ca fundul plat de dimensiuni exagerate să arate pericolele la care era expus pe valuri, în de-



Secţiune într'o navă cu Turetă

osebi pe cele lungi ale oceanului. Fundul a fost lovit de repetate ori de valuri, cauzându-i-se avarii destul de serioase pentru a forţa yachtul să intre într'un port spaniol pentru reparare.

După cum am mai spus, în veacurile trecute construcţiile navale erau îngrădite de regule destul de rigide astfel încât vasele toate erau mai mult sau mai puţin similare. De bine, de rău transportul mărfurilor se adapta condiţiunilor speciale dela bord, rezultatul fiind cheltuieli considerabile şi pordere de timp mare. In timpurile noastre transportul în massă s'a generalizat. Timpul devenind totodată din ce în ce mai preţios vasele au fost specializate şi adaptate nevoilor specifice ale diferitelor mărfuri. Printre mărfurile cele mai dificile sunt cele granuloase sau în bulgări ca de pildă cărbunii şi mai ales cerealele. In consecinţă, constructorii s'au străduit mai de mult să producă vase, calele cărora nu oferă numai siguranţă contra deplasării — foarte periculoase — a caricului în timpul ruliului, ci totodată să fie potrivite pentru încărcare şi descărcare înlăturându-se rujaritul. In acest chip s'a născut un număr de tipuri de vase ciudate.

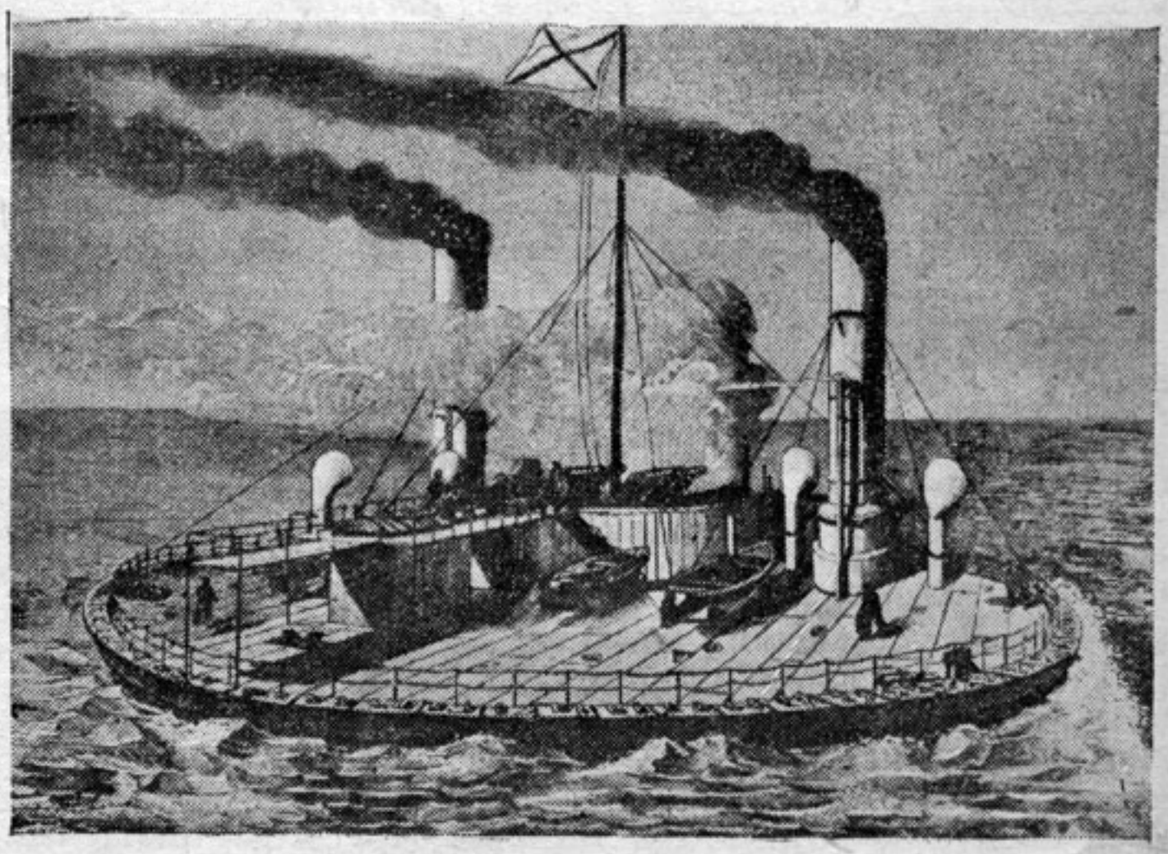
Cele mai cunoscute dintre ele sunt aşa zisele vapoare cu turetă. Puntea lor este mai îngustă ca corpul vasului propriu zis astfel încât flancul este retras înăuntru în ambele borduri şi secţiunea transversală are sus un fel de gât.

Forma vaselor cu turetă a fost brevetată în Anglia de către şantierele Doxford în anul 1891 şi începând din anul 1893 tipul şi-a făcut apariţia pe toate mările. S'a pripăşit şi prin porturile noastre. Acei cari au fost la Chilia în iarna 1916—17 îşi vor aduce aminte desigur de vasul cu turetă care a stat ancorat în Dunăre mult timp şi a servit ulterior la evacuarea în Rusia a unei părţi a stabilimentelor Marinei Militare.

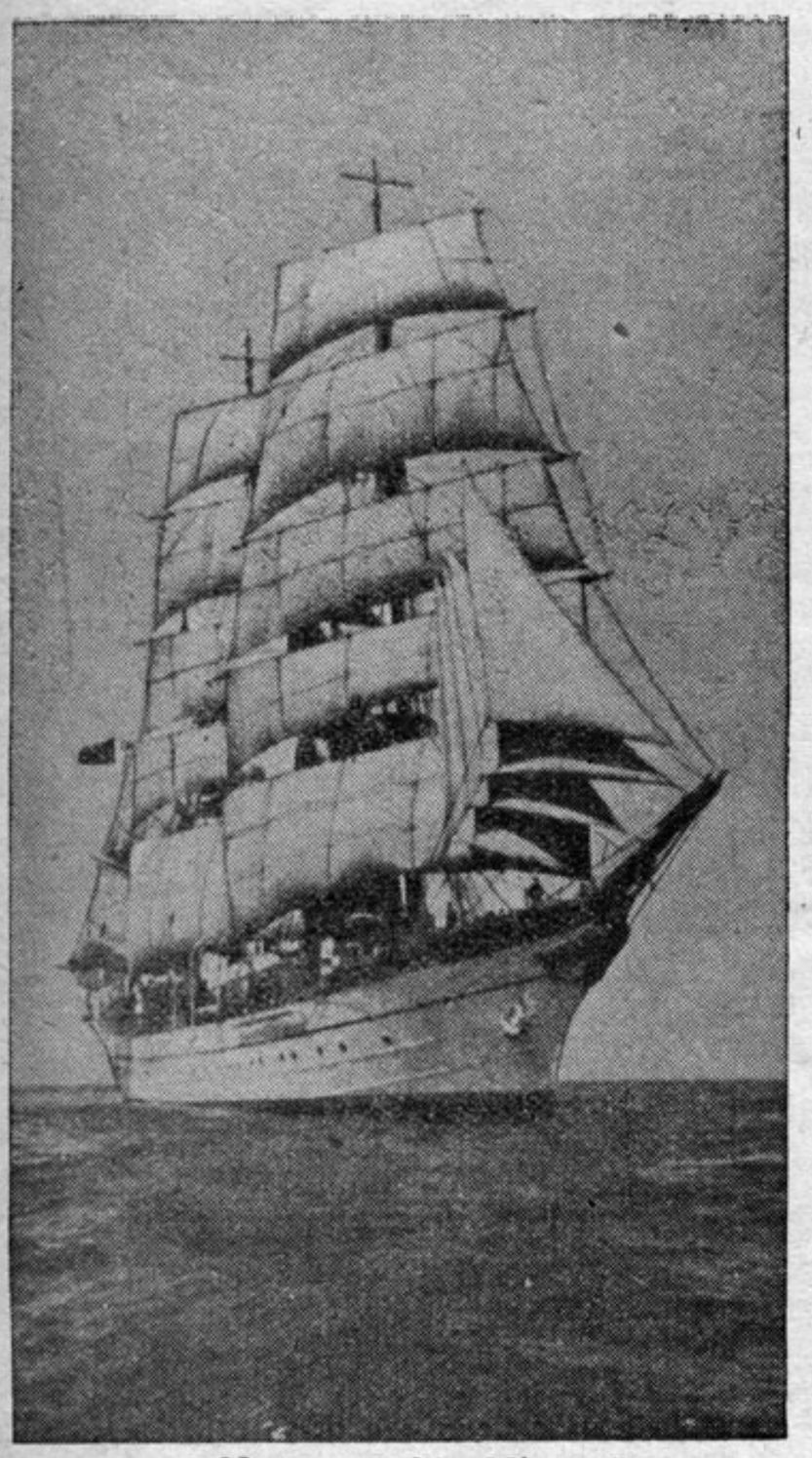
Cu toate că vasele de tipul preconizat au anumite avantaje şi ţin marea destul de bine, avantajele nu sunt destul de marcate pentru a compensa desavantajele. De aceea construcţia lor a încetat de tot şi în zilele noastre nu se mai văd decât acele rămase dinainte, neprefăcute încă în fier vechiu.

Inrudite cu vasele cu turetă, însă de provenienţă americană sunt vasele cu dos de balenă. De fapt forma primelor nu este altceva decât o desvoltare a celor din urmă.

(Va urma)



Faimoasa Popoică de pe vremea ţarului Alexandru II



Nava şcoală „Mircea“

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea“ *)

(12)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor n cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprigа luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor“

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

CĂLĂTORIA GIBRALTAR-ALGER

2 August

Pregătiri de plecare încă dela 6 h 45 m. Timpul este mohorît şi nori grei se sgărăe de crestele stâncilor Gibraltarului.

Vântul suflă puternic dela Nord şi produce bucurie pentru toţi. Circulă speranţa de a se mări procentul marşului cu vele.

Pilotul vine la bord şi la 9 h 28 m. de dă „la posturile de plecare“.

Vergile sunt braţate în sart la tribord şi fiecare obiect este pus la locul lui pentru navigaţia cu vele. Pare că vântul se întăreşte şi trece spre o direcţie mai bună pentru drumul navei spre Alger.

La 9 h 27 m se pune motorul încet înainte şi legătura dela geamandură este liberă. Imediat se dă „la posturile pentru întinderea velelor“. Maşina se pune jumătate înainte şi „Mircea“ trece prin faţa „bateriei malului de Sud“ care străjueşte intrarea portului, luând imediat drumul spre eşirea din baea Gibraltar-Algesiras.

La 9 h 35 m. pilotul se debarcă.

Din mare se îndreaptă spre Nord o navă de răsboiu. Este exploratorul francez „Lion“, care poartă marca de Comandament a unui vice-amiral. Când nava franceză este în apropierea lui „Mircea“ la tribord, de ambele părţi se dă la front. Gornistul nostru sună un „drepţi“ prelung şi cele două nave îşi încrucişează drumul. In acest timp velele erau în curs de întindere şi cei dela manevre, în clipa lor de întreruperea unui lucru început cu părerea de rău că nu pot fi nici la treabă şi nici într'un drepţi impecabil, aşa cum tradiţia impune.

Vizita navei noastre la Gibraltar s'a terminat şi cea a lui „Lion“ abia începe.

Velele lui „Mircea“ sunt complect întinse la 9 h 42 m; lipsesc însă la număr rândunicele şi velele superioare.

La 10 h 10 m se ia Da = 122° şi se dă liber dela „posturile de manevră“.

Din punctul cel mai depărtat atins de „Mircea“ spre Vest, se reia acum călătoria spre Est.

Echipajul se adună pe punte la centru şi gornistul sună „ruga“.

Vântul suflă dela Est-Nord Est cu forţa 4. Pentru a se prinde cât mai bine pe vele se vine în drumul Da = 124° şi apoi Da = 128°.

La 13 h se schimbă din nou drumul şi se ia Da = 130°. Forţa vântului a scăzut însă şi se ridică şi rândunicele cu velele superioare.

Atmosfera este greoae. Cerul acoperit complet dă un ansamblu foarte mohorît. Marea este însă calmă. Drumul navei vine cu încă 3° spre Sud.

Este linişte în jurul navei. Doar două nave sunt întâlnite în aceste locuri unde se adună toate drumurile Mediteranei şi Atlanticului. Liniştea nu aduce semne bune pentru un velier.

La 15 h 55 m velele sunt doar un decor pentru „Mircea“; fiindcă vântul este foarte slab şi ele au căzut complet. Adunarea echipajului se dă imediat şi la 16 h 14 m pânzele sunt „la odihnă pe vergi şi catarge“, pentru multă vreme, iar motorul îşi începe melodia lui neplăcută şi nedorită.

Echipajul îşi execută programul de instrucţie şi Nava Şcoală „Mircea“ îşi urmează drumul spre Est în huruit de motor.

Dela 16 h acest drum este Da = 96°. Acelaş timp mohorît se menţine şi din timp în timp apar printre nori luminile lunii sau stelelor. Farul dela Almina îşi aruncă sclipirile şi în miez de noapte se determină poziţia navei. „Mircea“ este în punctul + = 35° 43' + = 4° 23' şi navigă în Da = 96° cu 8,5 noduri.

3 August

Ziua de trei August se caracterizează prin „timp închis“.

A început cu cerul acoperit dela 0 h şi continuă aşa până la 24 h. A fost o mică întrerupere când tot cerul era senin, între 16 h — 22 h. Ce folos însă că şi în acest timp era o evaporaţie aşa de abundentă încât orizontul vizibil nu se întindea departe în jurul navei.

De altfel toate elementele au fost complet nepriel-nice lui „Mircea“ pentru „o bună navigaţie“.

Vântul a adiat uneori dela Est-Nord Est, dela Est şi chiar dela Nord. Dar cu adieri de forţa 1,5 pânzele nu se umflă.

Marea a fost huloasă şi cu un orizont când foarte îngust în jurul navei, când ceva mai larg dar foarte neclar.

In atari condiţii s'a făcut drumul din punctul = + 35° 41' = — 3° 42' până în punctul = + 36° 10' = + 0° 0'7.

Motorul navei a cântat într'una „simfonia broaştelor“ şi rotaţiile lui au fost: 160, cu o viteză medie de 8 noduri, dela 0 h 19 m şi 120, cu o viteză medie de noduri, dela 19 h la 24 h.

Drumul urmat a fost Da= 96° şi s'a mers în acest cap până la 5 h când s'a luat Da= 80°.

Prin opacitatea pâclei dela orizont s'au căutat diferite puncte de reper dela mal. Ele însă stăteau sub perdeaua de pulbere diafană a vaporilor de apă.

Farul Tres Forcas a fost o dorinţă a ofiţerului de cart 0 h — 4 h; dar a rămas cu dorinţa. O încercare de a se folosi goniometrul nu a dus la rezultate, fiindcă Farul Tres Forcas probabil nu emitea şi Cap Aiguille nu putea fi prins la minimum de postul nostru. Câteva vapoare au trecut în drumuri opuse lui „Mircea".

Deabia în cartul 12 h—16 h s'a putut distinge coasta prin pâclă. După calcule de estimă şi o dreaptă de înălţime prinsă din fugă la un salut timid al soarelui, trebuia să fim în regiunea Insulei Habibas.

La 14 h insula se vedea sub forma unei stânci ieşită din mare şi profilată pe o coastă înaltă şi foarte vag conturată prin ceaţă. Pentru identificarea insulei, la 14 h 25 m s'a venit la dreapta în Da = 144°, aşa fel ca să trecem mai aproape. După o jumătate de oră Insula Habibaş — cu puzderia ei de stânci din jur — a fost complet identificată şi „Mircea" şi-a reluat vechiul cap în Da = 80°. Punctul navei fusese bine estimat.

La 15 h 16 m „Mircea" a trecut la travers de farul depe Habibas — insula cu insuliţele ei de stânci a fost botezată de un ofiţer dela bord „cloşca cu pui" — şi şi în acelaş timp a apărut prin pâclă în prova tribord farul dela Vesta Roch (Insula Plane). Din acest moment punctele la coastă s'au înmulţit şi s'au tot identificat rând pe rând, deşi vizibilitatea a continuat să fie destul de proastă.

Liniştea atmosferei, hula lungă a mării care dădea impresia unui calm plat şi căldura apăsătoare dădeau înconjurului un ansamblu ce se găseşte doar în visurile lui Coşbuc.

Sub această greutate ca de plumb „Mircea" a trecut la 16 h 13 m. travers de insula Plane la distanţa de 6,5 mile şi la 17 h. 13 m. travers farul Falcon la distanţa de 7,5 mile. Cu 160 rotaţii viteza era prea mare şi drumul la Alger nu mai era aşa lung. Din acest motiv s'au redus rotaţiile la 120.

La 19 h 40 m Capul Abuza Ponit (Aiguilles) este travers tribord, la distanţa de 4,5 mile. Drumul navei se schimbă şi se ia Da=63°.

Coasta se distinge uneori chiar prin bezna nopţii. Şi dacă nu se vede ea se văd farurile ei. La 20 h 25m nava este travers Cap Ferrat. Treizeci şi cinci minute mai târziu şi relevează la travers tribord farul roşu dela Arzeu.

Alte treizeci şi cinci de minute trecute şi apare foarte slab în bezna nopţii farul dela Ivi.

Când în miez de noapte se predă cartul 20 h — 24 h, nava este în Da=63° şi la tribord prova se ia un relevment la farul Ivi, Da=108°.

Câteva minute sunt numai, de când „Mircea" a trecut la Est de meridianul Greenwich-ului.

4 August

Cerul continuă a se menţine acoperit. De abia către dimineaţă începe să se însenineze. Cu seninul vine şi arşiţa soarelui, care este apăsătoare. Marea este calmă tot timpul.

Vântul nici nu adie. Rar de tot suflă dela Nord-Vest, sau Nord-Est, însă aşa de slab încât nu are putere să fluture nici pavilionul. O evaporaţie abundentă face orizontul neclar. „Mircea" îşi continuă drumul în Da=63° până la 9 h 59 m, când rămâne în derivă.

In atari condiţii atmosferice şi în capul arătat, Nava Şcoală merge în apropierea coastei Africane şi se apropie de Alger. La 1 h 07 m s'a trecut la travers de farul Ivi la depărtare de 7 Mile. „Trei cargouri au încrucişat drumul nostru mergând în drumuri contrarii".

Când nava este în vederea farului dela Cap Tenez, clopotul bate două duble ale cartului 8 h—12 h. Este deci ora 10 şi „Mircea" a stopat de un minut pentru a rămâne în derivă prin aceste locuri. Punctul navei =+ 36° 43' =+ 1° 18'.

Echipajul bricueşte puntea. Este „la posturi de curăţenia generală". Ofiţerii fac exerciţii de strângerea şi lăsarea unei vele, căţăraţi pe verga contragabierului mare.

Coasta se profilează prin pâclă şi arşiţa soarelui pripeşte a cuptor.

In voia curentului mării „Mircea" continuă să rămână în derivă până la 19 h. Dela această oră se ia din nou drumul spre Alger în Da=81°. O navă în acelaş drum cu noi, trece prin babord la circa 500 metri şi ne depăşeşte repede.

Cerul este din nou acoperit şi sunt chiar unele semne de ploae.

Prin bezna nopţii, la 21 h 20 m se vede farul dela Shershel. Lumini de nave în navigaţie spre Vest dau prilej fancţionarilor să mai raporteze şi alte fapte decât cele obişnuite.

Pe măsură ce „Mircea" îşi duce povara catargelor, farul dela Shershel luminează tot mai puternic şi mai aproape, iar la 23 h 25 m este relevat la travers tribord. Prin continui relevmente la el se determină punctul navei şi încă în vederea lui se predă cartul 20 h—24 h.

5 August

Deabia la 0 h 41 m dispare lumina farului Schershel. Bezna nopţii este întreruptă doar de lumini de nave în navigaţie în preajma coastei Algeriene.

Drumul navei se menţine Da=81°.

Din când în când stropi de ploae udă puntea şi obliga personalul de serviciu să se îmbrace după nevoie.

Farul dela Cap Caxine apare la 1 h 30 m. Viteza navei se reduce. Dela 160 rotaţii se trece la 120.

Cu ajutorul farului Caxine se determină distanţa la care se găseşte drumul navei faţă de coastă şi poziţia de moment pe acest drum. Algerul este foarte aproape. Se micşorează din nou viteza navei, punându-se maşina la „încet înainte".

La 4 h 45 m farul Caxine este relevat la travers tribord şi nava trece la 8,2 mile de el. Imediat se schimbă drumul şi se ia Da=106°. Unul după altul apar farurile: Matifon la 5 h 03 m şi cel al portului Alger la 5 h 20 m.

In noul drum farul dela Caxine este relevat la travers tribord la 5 h 31 m.

„Mircea" a început să se angajeze în baea Algerului. La 7 h 20 m se ia Da=190° şi se pune deci capul pe Alger. Dela 8 h se începe navigaţia pe drumuri practice. Ea nu durează prea mult.

La 9 h 45 m pilotul se ambarca la bord şi la 10 h Nava Şcoală „Mircea" intră în portul Algerului.

O manevră foarte scurtă în parte de Nord a portului şi la 10 h 20 m „Mircea" este acostat cu pupa la cheul „liniei italiene".

Algerul cu casele lui ca săpate în stâncă de var se desfăşoară panoramic pe culmi de deal şi catargele lui „Mircea" se înalţă peste toate clădirile portului cu un aer de maestate, aşa cum nu va mai fi văzut fostul cuib de piraţi chiar din vremurile lui Czeredin Barbarosa.

(Va urma)

Necesitatea cooperărei marinei comerciale române cu cea germană pe Dunăre

Inainte de războiul mondial, Dunărea fiind un fluviu sub hegemonia austro-ungară, nu prezinta decât o importanţă secundară pentru ţările care deţinând porturi maritime importante, erau în legătură directă cu lumea întreagă.

După 1919, Dunărea fiind singura cale internaţională către Mare pentru mai multe state mici din centrul continentului, forma o cale comercială pe apă de prim ordin a Europei.

Războiul actual a făcut din Dunăre unicul drum navigabil nu numai al statelor fără acces la Mare dar şi singura legătură a Europei de Vest cu cea orientală, în urma sistării comerţului de transporturi pe mările care scaldă continentul nostru.

Pentru a ne da seama cum se va desvolta acest comerţ de transporturi pe Dunăre după războiul actual, să răsfoim în primul rând statistica pentru a vedea cum s'a desfăşurat comerţul dunărean în timpurile normale de pace cuprinse între cele 2 războaie, războiul mondial — şi cel prezent. — Şi pentru a urmări şi schimburile ce au avut loc pe Dunăre între Europa occidentală şi cea de răsărit, să vedem cum s'a desvoltat traficul dunărean în sectorul de trecere dela Orşova, la Porţilor de Fier în anii:

1920
1929
1939

1. Evoluţia transporturilor de mărfuri, mijloacele de vase întrebuinţate pentru aceste transporturi şi randamentul efectuat de mijloacele de transport, formează problema cea mai interesantă a circulaţiei prin sectorul Porţilor de Fier.

Dacă în 1920 au trecut în ambele direcţiuni ale acestui sector 428.000 tone de mărfuri, în 1929, cantitatea de mărfuri transportate se ridică la 1.650.000 tone, iar în 1939, randamentul total de mărfuri tranportate s'a ridicat la cifra de 2.636.091 tone (din care 1.049.194 tone de produse petrolifere) cifră care nu a fost nici odată atinsă de navigaţia pe fluviul nostru până la războiul actual.

Aceste mărfuri s'au transportat de un număr de şlepuri şi tancuri, având capacitatea arătată în următorul tabel:

Anul	Numărul şlepurilor şi tancurilor	Capacitatea în tone a şlepurilor şi tancurilor
1920	1814	792.014
1929	6873	4.994.071
1939	7866	5.489.376

2. *Circulaţia mărfurilor în funcţiune de pavilionul vaselor care au efectuat transportul:*

Statistica neprezentând date aşupra transporturilor pe pavilioane decât începând din 1923 să comparăm cifrele din 1923, 1929 şi 1939.

Anul	Tone de mărfuri transportate sub pavilon				
	german	român	jugoslav	ungur	slovac
1923	225.081	67.253	130.980	66.061	33.981
1929	511.959	190.572	418.065	173.687	122.321
1939	894.577	380.224	345.519	286.057	299.522

Acest tablou ne arată că diagramele transporturilor efectuate pe pavilioane au progresat în mod constant şi că în acest progres Navigaţia Comercială Română în 16 ani şi-a cucerit locul al doilea imediat după Germania printre concurenţii transporturilor cu toate că flota jugoslavă de Dunăre era mai numeroasă ca a noastră.

Avântul realizat se datoreşte în primul rând Navigaţiunei Fluviale Române, creată acum 50 ani care a avut şi are un rol bine determinat în promovarea economiei naţionale.

E cert însă că în progresele realizate de transportul dunărean sub pavilion român, N.F.R. a fost ajutată în mare măsură şi de flota particulară dunăreană de sub pavilion român şi în special de S.R.D.

In tot acest decurs de vreme dela înfiinţarea N.F.R.-ului, desvoltarea şi progresul său au fost bine văzute şi ajutate de navigaţia germană pe Dunăre.

Convenţia din 1898 de colaborare cu societattea germană Süddeutsche Donau Dampf-Schiffahrtsgesellschaft ne-a asigurat şi desvoltat tot mai mult traficul de mărfuri în massă şi colete româno-german.

Tot în acelaş scop N.F.R. participă la înţelegerea dintre societăţile de navigaţie dunărene şi dela 1936 la traficul internaţional de cereale, iar dela 1937 şi la traficul internaţional al celorlalte mărfuri în massă.

Conferinţa din primăvara anului 1941 a Directorilor societăţilor de navigaţie tinde la o utilizare mai bună a remorcajului pe Dunăre.

Dinamica economică în spaţiul sudestic european este insolubil legată de navigabilitatea pe Dunăre.

Prin marile proecte ce sunt în curs de aplicare de Guvernul Marelui Reich, transporturile pe Dunăre nu se vor termina la Regensburg ci vor continua mai departe către regiunea Rhinului şi Ruhrului, către Marea Nordului.

Extinderea relaţiilor economice cu această parte a continentului, îşi găseşte punct de sprijin în structura agrară a ţării noastre şi în puternica industrie a marei noastre aliate, Germania.

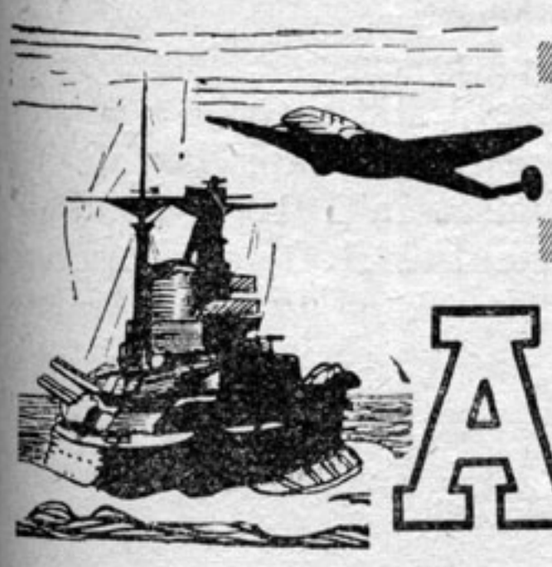
Colaborarea economică din trecut cu Germania ne-a dus la prosperitatea cunoscută de noi înainte de 1916.

Cooperarea navigaţiunilor germană şi română ne-a făcut să înregistrăm progresele redate de cifrele expuse mai sus.

E o necesitate absolută ca ea să continue acum, în timpul cruciadei contra bolşevismului şi în epoca de prosperitate ce va veni după război.

Destinul ţării noastre ne-a arătat drumul pe care trebue să-l urmăm pentru a ne reface, a ne întregi şi a ajunge la belşugul de altă dată. E un imperativ naţional. Să nu ne abatem dela el.

C-dor, N. STERIOPOL, Subdirector N.F.R.



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

Dela un număr la altul :
1 MAI — 31 IULIE

SUBMARINE

Submarinele au continuat opera de distrugere, în strânsă legătură cu aviaţia, care prin vizibilitatea ei mai mare, descoperă convoaele, le semnalează şi le bombardează. Intre 8—11 Mai un grup de submarine au urmărit un convoi, atacându-l în mai multe rânduri a urmărit un convoi, atacându-l în mai multe rânduri total de 76.248 tone.

La 15 Mai un submarin italian a scufundat un crucişetor auxiliar britanic de 23.000 tone.

Vestitul locotenent comandor german GUENTHER PRIEN care, cu un curaj admirat chiar în Camera Comunelor, a pătruns cu submarinul în baza navală dela Scapa Flow, scufundând cu torpile cuirasatul „Royal Oak“ şi avariind pe „Repulse“, — a căzut la datorie, după ce a reuşit să dea la fund aproape 200.000 tone de vase britanice.

La 22 Mai un submarin italian a scufundat în Mediterana două crucişetoare britanice, iar altul a torpilat un alt crucişetor.

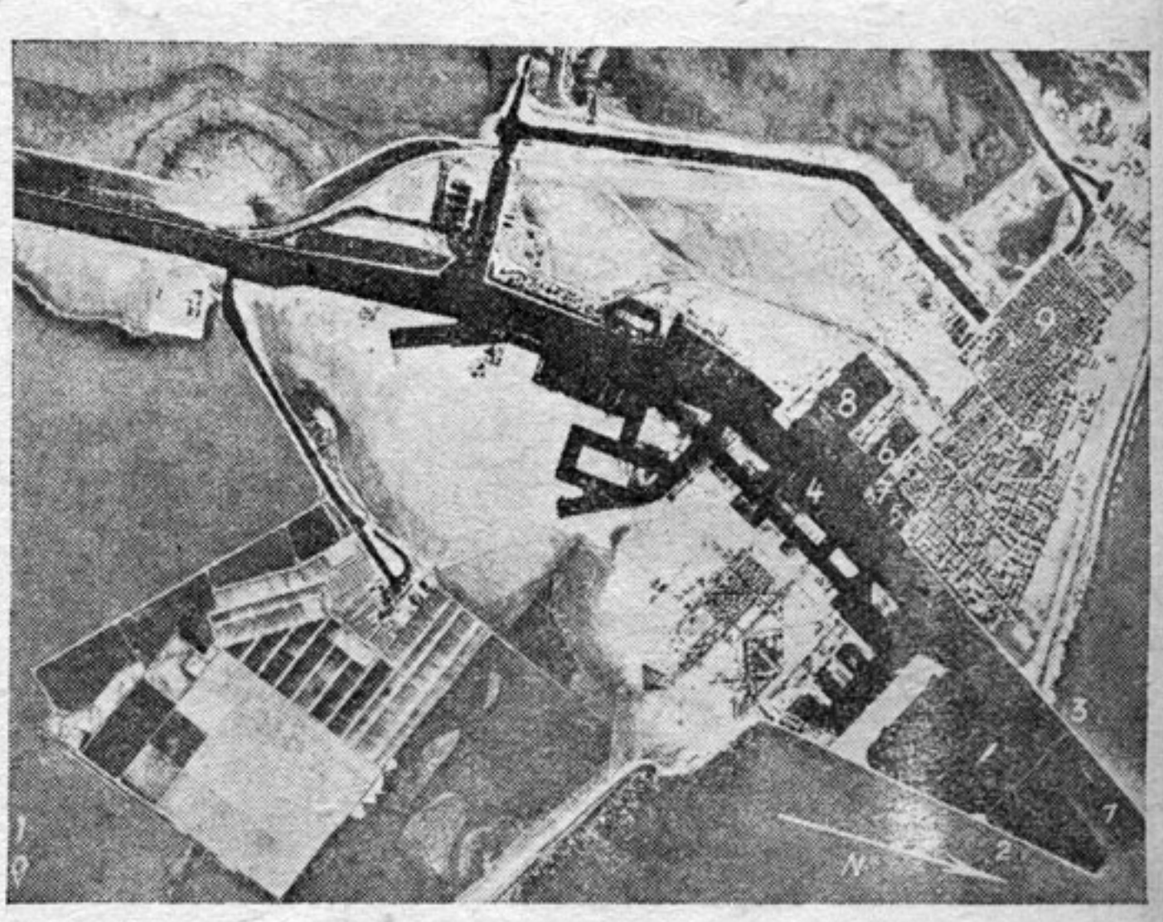
La 25 Mai tot submarine italiene au scufundat în Atlantic 3 vase de comerţ şi un crucişetor de escortă, — iar în Mediterana un submarin.

La 25 Iunie a fost torpilat un crucişetor britanic tip „Leander“ de 7.270 tone, armat cu 8 tunuri de 152 mm., 8 de 102 mm., 4 de 47 mm.

O acţiune de mare amploare a avut loc între 29-31 Iulie. In golful Gasconiei avioane de recunoaştere germane au semnalat un important convoi excortat de numeroase nave de război, crucişetoare, distrugătoare şi nave-capcană.

Un grup de submarine a întâmpinat convoiul. După repetate atacuri cari au durat două zile şi două nopţi, au reuşit să scufunde 19 vapoare cu un tonaj total de 140.500 tone, un distrugător şi o corvetă.

Totalizând pierderile, suntem în faţa unui bilanţ înspăimântător. Luna Aprilie s'a încheiat cu 1.000.211 tone scufundate şi 250 vapoare avariate. Pierderile totale dela începutul războiului se ridică la 10.917.000 tone, — situaţie destul de gravă, dacă ţinem seamă că flota comercială britanică era evaluată la 15,8 milioane tone, sporită în primul an de război cu 7 milioane, prin capturarea navelor norvegiene, olandeze, greceşti, daneze etc. Dintr'un total deci de 22,8 milioane, a fost scufundat aproape jumătate din tonaj.

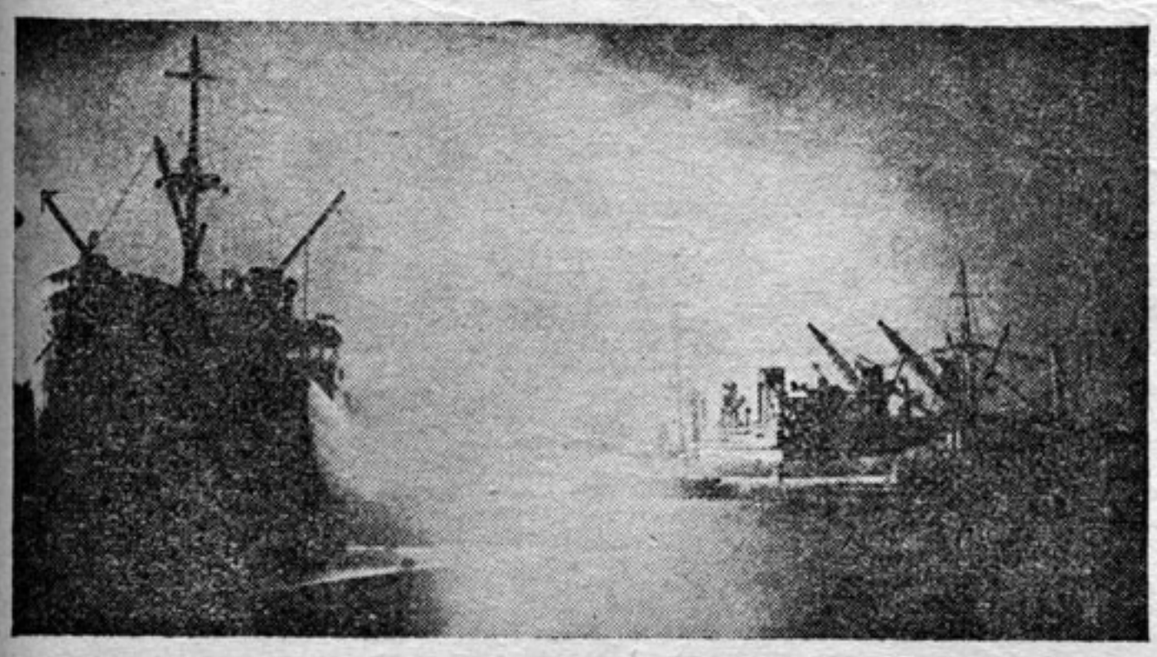


Fotografia aeriană a Port-Saidului: 1. dig de apărare contra valurilor; 2. al doilea dig; 3. statuia lui Lesseps; 4, 5, 6, şi 8. docurile; 7. clădirea administraţiei; 9. cartierul arab

Cum şantierele engleze, greu încercate prin incursiunile aviaţiei, nu ar putea construi decât 700.000 tone anual, iar cele americane, supra încărcate de comenzile proprii, nu ar putea da decât 300.000 tone anual, — însemnează că într'o singură lună s'a pierdut ce se putea construi într'un an întreg.

In Mai tonajul scufundat se ridica la 746.000 tone, — afară de cele lovite de mine, — iar totalul general se ridica la 11.664.000 tone. Marina de război britanică a pierdut un cuirasat, 7 crucişetoare, 11 distrugătoare, 7 vedete, 3 crucişetoare auxiliare, 4 submarine, prin acţiunile marinei şi aviaţiei germane. Cea italiană a cauzat pierderea a 5 crucişetoare, 2 submarine şi a unui distrugător, iar două nave port-avioane şi un mare număr de distrugătoare avariate.

Luna Iunie tonajul navelor comerciale scufundate a fost de 866.283, iar marina de război britanică a pierdut 2 crucişetoare, 2 distrugătoare, 2 submarine şi 6 vase auxiliare.



Porturile şi docurile din Londra în flăcări

LUPTE NAVALE

Pe lângă cele mai mărunte, o luptă navală de mare importanţă atât ca întindere a teatrului, cât şi ca rezultate, s'a dat între 24 şi 27 Mai.

Dinspre America se îndrepta spre Anglia o forţă navală britanică, alcătuită din cuirasatul „HOOD“ şi crucişetorul „PRINCE OF WALLES“ sub comanda amiralului *Holland*. Dela Bergen pornise spre nord şi west cuirasatul german „BISMARK“ însoţit de un crucişetor, sub comanda amiralului *Luetjens*.

In ziua de 29 Mai ambele forţe se ciocnesc la sudul Groenlandei, în care după foarte scurt timp „Hood“, repede încadrat, sare în aer şi în câteva minute se

Harta luptei navale dela 24—27 Mai

duce la fund, „Bismark“ fiind şi el avariat la prova.

Alarma dată, toate navele din jurul Angliei se îndreaptă spre glasul tunului. „Bismark“ ia drumul spre sud, urmărit de „Prince of Walles“, care cerea ajutoare. Intreaga „*Home Fleet*“, — flota metropolitană, — porneşte în urmărire.

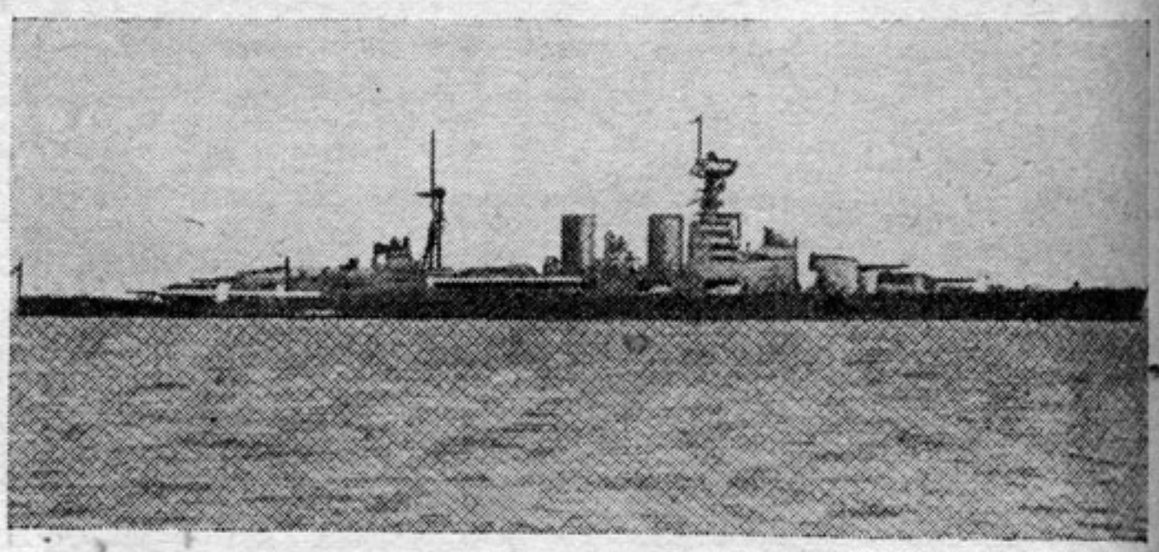
Noaptea o torpilă aeriană de la un avion lansat de pe nava port-avioane „VICTORIOUS“ îi produce o nouă avarie, care-i mai micşorează iuţeala. „Bismarck“ reuşeşte totuşi să se degajeze şi să dispară.

Cuirasatele britanice „RODNEY“ şi „RAMILIES“, o formaţie din Gibraltar, aviaţia din Terra Nova, dau goana nebună spre a-l regăsi şi nimici. Abia în dimineaţa zilei de 26 Mai avioanele de pe „ARK ROYAL“ îl descoperă şi-l anunţă. Navele de luptă britanice, mai numeroase şi mai puternice, nu mai au de rezolvat de cât o problemă de cinematică navală.

La 27 Mai „Bismark“ e înconjurat, o torpilă aeriană îi avariază cârma şi elicele, imobilizându-l. De acum el devine o ţintă fixă, pradă tirului concentric al tunurilor de pe cuirasatele inamice. Soarta e pecetluită: la 200 mile de Brest, către care se îndreptase, e scufundat, după ce străbătuse 1.700 mile.

Harta arată limpede peripeţiile acestei lupte.

Cuirasatele HOOD a fost lansat în 1918 şi a intrat în serviciu în 1920. Deplasament 42.100 tone. Armat



Cuirasatul britanic „Hood“

cu 8 tunuri de 381 mm., 12 de 140 mm., 4 de 102 mm., 4 de 47 mm., 2 multiple A.A., 15 mitraliere, 6 tuburi lans torpile, 1 avion cu catapultă. Iuţeală 32 noduri, dată de 4 elice, învârtite de turbine cu 151.000 C.P. Raza de acţiune 4000 mile. Refăcut în 1929.

Cuirasatul BISMARCK lansat în 1939, de 35.000 tone, era armat cu 8 tunuri de 380 mm., 12 de 120 mm., 8 de 100 mm., 6 tuburi lans torpile şi numeroase tunuri A.A.

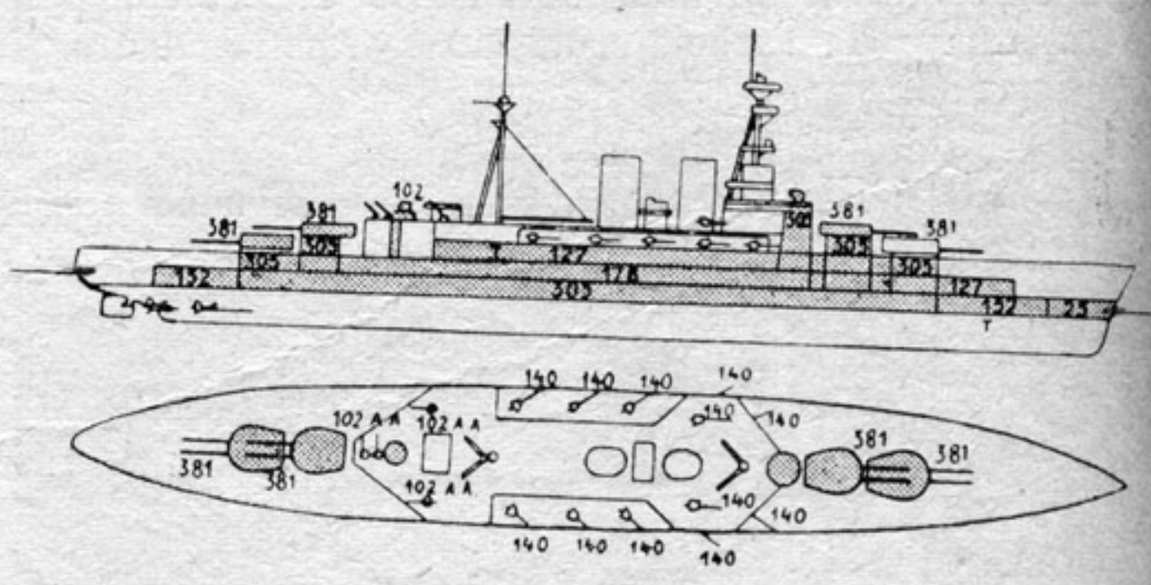
In Mediterana orientală o formaţie de avioane au atacat la 21.V un mare convoi, avariind 3 crucişetoare şi un distrugător.

La 24 Iulie a fost semnalat un convoi britanic escortat de o numeroasă flotă în drum prin canalul Siciliei spre Orient. Aviaţia italiană a intrat mai întâi în acţiune scufundând 2 mari transporturi, şi torpilând un crucişetor de 10.000 tone şi altul de 8.000 tone şi avariind un vas de luptă, un crucişetor, un distrugător şi 6 vapoare.

Au intervenit apoi vedetele, submarinele şi distrugătoarele italiene, cari au torpilat câteva unităţi.

Au fost avariate: cuirasatul „Nelson“ de 33.500 tone; vasul port-avioane „Ark Royal“ de 22.000 tone; crucişetorul „Manchester“ de 9300 tone; un crucişetor tip „Birmingham“ de 9000 tone.

In noaptea de 26 Iulie un grup de vedete şi altele de avioane au pătruns în La Valetta (Malta), torpilând şi bombardând baza navală.



Armamentul cuirasatului „Hood“

CORSARI

In afară de blocada cu submarine şi aviaţie, Germania duce şi un război de cursă. Se cunoaşte aventuroasa acţiune a acestor nave, cari sunt menite pieirei. Astfel în perioada ce ne preocupă, crucişetorul auxiliar PINGUIN, care opera în oceanul indian, a fost

descoperit şi scufundat de crucişetorul de luptă britanic CORNWALL, după ce reuşise să dea la fund 140.000 tone de nave.

Crucişetorul de luptă ADMIRAL SCHEER a fost

Cum se salvau naufragiaţii în războiul trecut

mai norocos, întorcându-se la bază după o lungă cruciera în Atlantic, unde a scufundat 152.000 tone.

AVIAŢIA

Aviaţia de asemenea a continuat să-şi arate puterea în toate operaţiile şi pe toate fronturile.

Cea *britanică* a avut ca ţintă porturile Bremmen, Hamburg, Emden, Rotterdam, La Palice, Calais, insula Helgoland, coastele norvegiene şi daneze; în Mediterana Bengazi, Derna, Catania, Messina, porturile siriene. Tot aviaţiei se datoreşte descoperirea cuirasatului „Bismark" şi scufundarea lui.

Cum sunt salvaţi în războiul actual

Cea *germană* a fost foarte activă, ilustrându-se mai ales în operaţiunile de ocuparea insulei Creta, pedeoparte debarcând mii de paraşutişti, pe de alta avariind sau scufundând numeroase nave de război şi transporturi militare, cari protejau retragerea din Grecia spre Creta şi de aci spre Egipt. Cu acest prilej a fost grav avariat crucişetorul *York*. Se poate spune că cucerirea insulei se datoreşte aviaţiei.

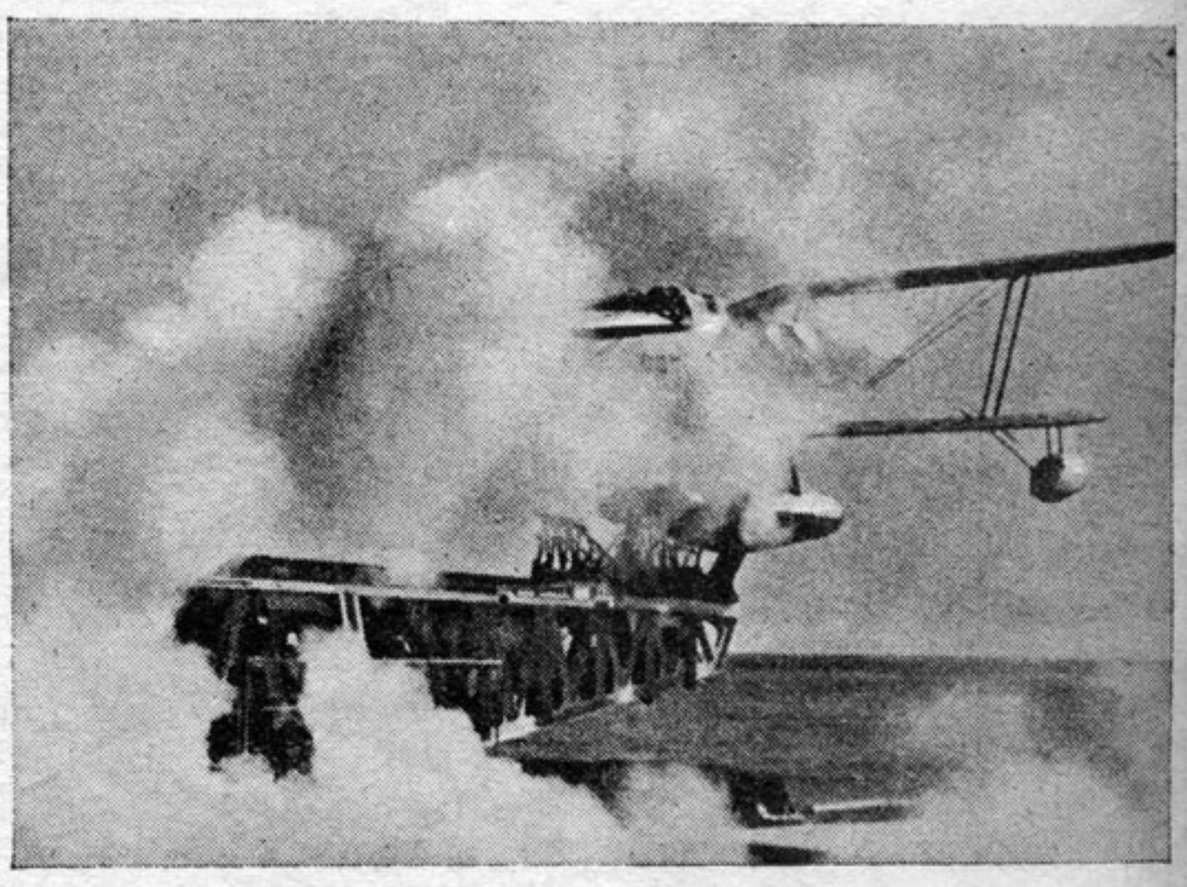
In Occident s'a continuat bombardarea porturilor engleze şi atacarea convoaelor, în colaborare cu submarinele.

In Mediterana a atacat Famagusta din Cipru, atingând portul şi aerodromul, iar pe coasta siriană a scufundat câteva transporturi. La Tobruk a scufundat, printre altele, marele monitor „Terror" de 7.000 tone. Portul Alexandria, canalul de Suez, Malta au avut de suportat numeroase atacuri aeriene.

Aviaţia *italiană* a avut ca ţintă Malta şi Creta. La 8 Mai un mare convoi protejat de două cuirasate, un port-avion, mai multe crucişetoare şi distrugătoare a fost atacat, reuşindu-se a se torpila două crucişetoare, un contratorpilor şi o navă de mare tonaj, iar mai târziu un vas de mine, vasul purtător de avioane şi două vapoare.

DIPLOMATICE

— Noul regat al Croaţiei având şi acces la marea Adriatică, între Italia şi Croaţia s'a încheiat următorul protocol de regim maritim:



Un avion îşi ia sborul cu ajutorul catapultei

ART. 1. — Guvernul croat se angajează a nu crea şi a nu menţine în insulele şi zonele cuprinse între mare şi linia de demarcare niciun fel de lucrare sau amenajament militar terestru, naval sau aeronautic; nici un fel de bază de operaţiuni; nici un fel de instalaţiuni susceptibile a fi utilizate în scop de război, precum şi nici un fel de fabrică sau depozite de muniţiuni sau materiale de război.

ART. 2. — Guvernul croat declară a nu avea nici un fel de intenţiune de a poseda o marină de război, cu excepţia unităţilor speciale necesare serviciului de poliţie şi a vămilor.

ART. 3. — Cele două guverne vor specifica în acorduri ulterioare modalităţile după cari guvernul italian va avea facultatea de a trece forţele sale armate prin teritoriul croat, dealungul drumurilor de pe coastă, precum şi pe linia de cale ferată Fiume —Ogulin — Spalato cu prelungirea sa eventuală până la Cattaro.

— Statele-Unite ale Americei îşi pronunţă din ce în ce mai puternic tendinţa de a veni în ajutorul Angliei, cu consecinţe pe cari le va preciza viitorul.

Astfel, în această perioadă, au hotărât escortarea cu nave de război, pe lângă aeronave, a vapoarelor de comerţ care navigă spre Marea Britanie.

Altă măsură a fost rechiziţionarea tuturor vapoarelor străine din porturile americane. Printre acestea sunt 28 italiene, 2 germane, 3 daneze, 11 franceze, 2 estoniene, 2 lituane şi *unul românesc*, al Serviciului Maritim Român.

De asemenea a dispus închiderea tuturor consulatelor germane.

Un alt gest a fost ocuparea insulei Islanda, debarcând trupe cari vor colabora cu cele aflate acolo. Bineînţeles că a urmat un protest al Danemarcei.

După ultimele ştiri se pare că U. S. intenţionează a face la fel cu Azorele portugheze şi Dakarul francez.

La 15 Iulie U. S. a dat ordin navelor de război să atace orice unitate germană ar întâlni.

EXTREMUL ORIENT

Sprijinul dat de Statele-Unite americane Angliei devine din ce în ce mai accentuat. In acelaş timp pregătiri de război intense se iau atât în interior, — manevre, concentrări, — cât şi pe cele două oceane. In Filipine se aduc trupe, spre a forma o bază navală şi aeriană, pentru a domina extremul orient. La Honolulu au început manevre combinate aeronavale. Forţele din Singapore şi Malaca au fost de asemenea întărite.

Pregătirile americane sunt luate pentru eventualitatea intrării în conflict, când va avea de luptat pe două fronturi: unul defensivo-ofensiv în Pacific, spre a face faţă bazelor japoneze, cari sunt presărate dela insulele Aleutine, între Alaska şi Kamciatca, până la ecuator; altul ofensiv în Atlantic, pentru a pune mâna pe insulele Azore, Canare, Verde şi pe Dakar, care stă ca un ghimpe îndreptat spre America.

Intre Japonia şi guvernul francez s'a încheiat o convenţie prin care Japonia va ocupa punctele strategice din Indochina, spre a evita încercuirea Anglo-Americană, menită să creeze un front în Asia. Statele Unite găseşte că acest lucru pericliteză securitatea lor.

La 29 Iulie forţe terestre şi navale japoneze au început debarcarea la Saigon.

O canonieră americană a fost avariată la Ciunking, în urma unui bombardament aerian japonez. Conflictul s'a aplanat prin scuzele cerute de guvernul japonez.

Trupele japoneze au intrat în Pnompeuh, capitala Combogelui.

Ca un ecou, între Anglia, Rusia şi China s'a încheiat o convenţie militară.

CONFLICTUL IRAKIAN

Focul general se tot întinde, — pătrunzând şi în Asia. Aci, printre alte probleme, se pune aceea a „aurului negru", a zăcămintelor de petrol din Irak, dela Kercuk şi Mosul, legate primele cu Mediterana prin conductele ce duc la Tripolis (Siria) şi Haifa (Palestina) şi prin cele ce duc la golful Persic.

In afară de aceasta Irakul împreună cu Siria, Palestina, Transjordania constitue o zonă de apărare a canalului Suez, — ameninţat.

Anglia debarcând la Basra mai multe trupe de cât prevedeau convenţiile, conflictul a luat naştere la 3 Mai, în care, cum era de aşteptat, Anglia dispunând de forţe mai numeroase, de material mai bogat, a fost învingătoare: la 1 Iunie Irakul, lipsit mai ales de muniţii şi armament, cu tot ajutorul dat de aviaţia germană, a cerut armistiţiul şi la 3 Iunie conflictul s'a încheiat, controlul petrolului ameninţat rămânând în mâna Imperiului Britanic.

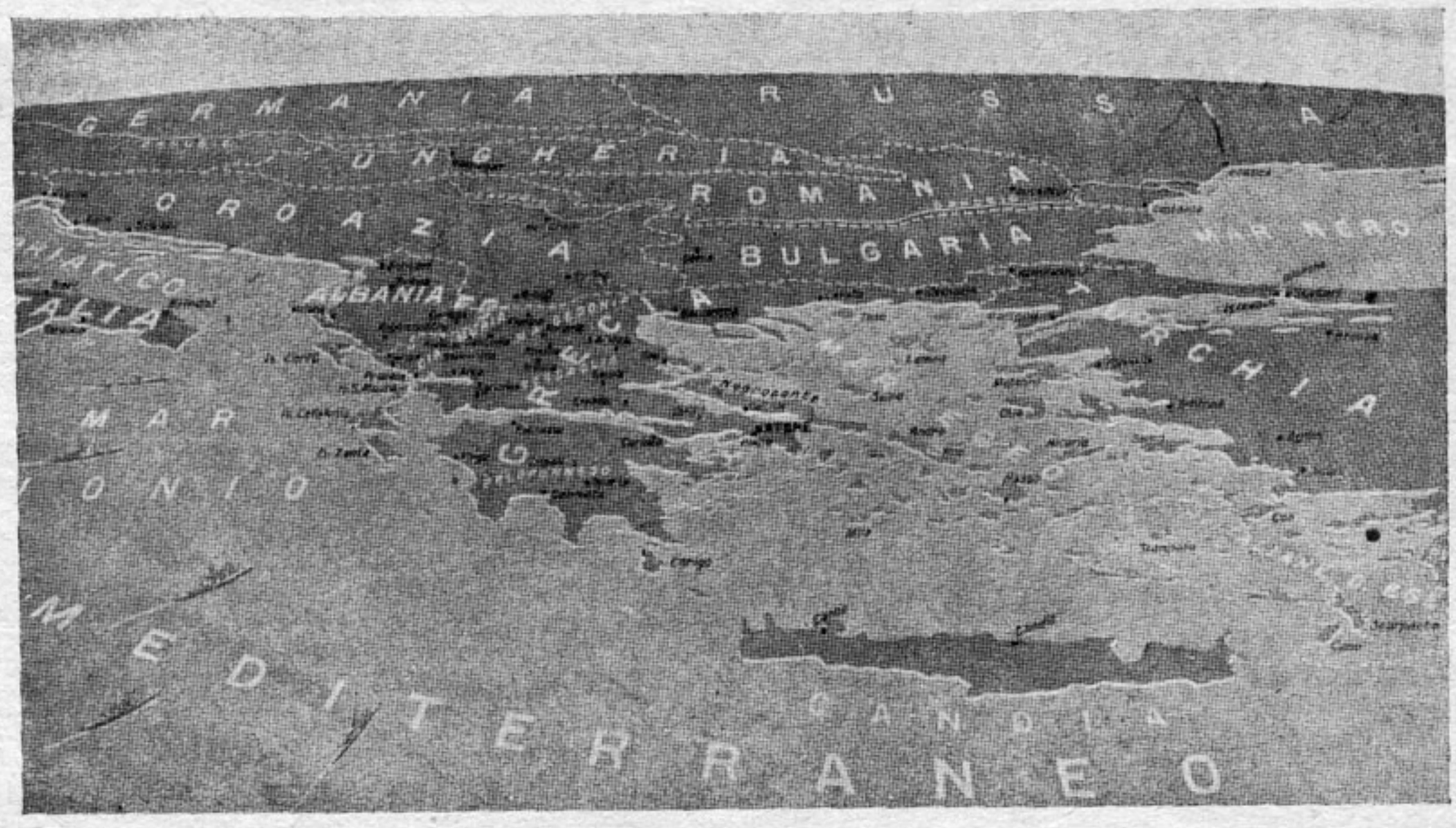
SIRIA

Un nou teatru de luptă: Siria. Pretextul: scurtă escală a câtorva avioane germane şi insinuarea că ar fi soldaţi germani. Avioanele engleze au bombardat Beyrut şi Damasc la 19 Mai.

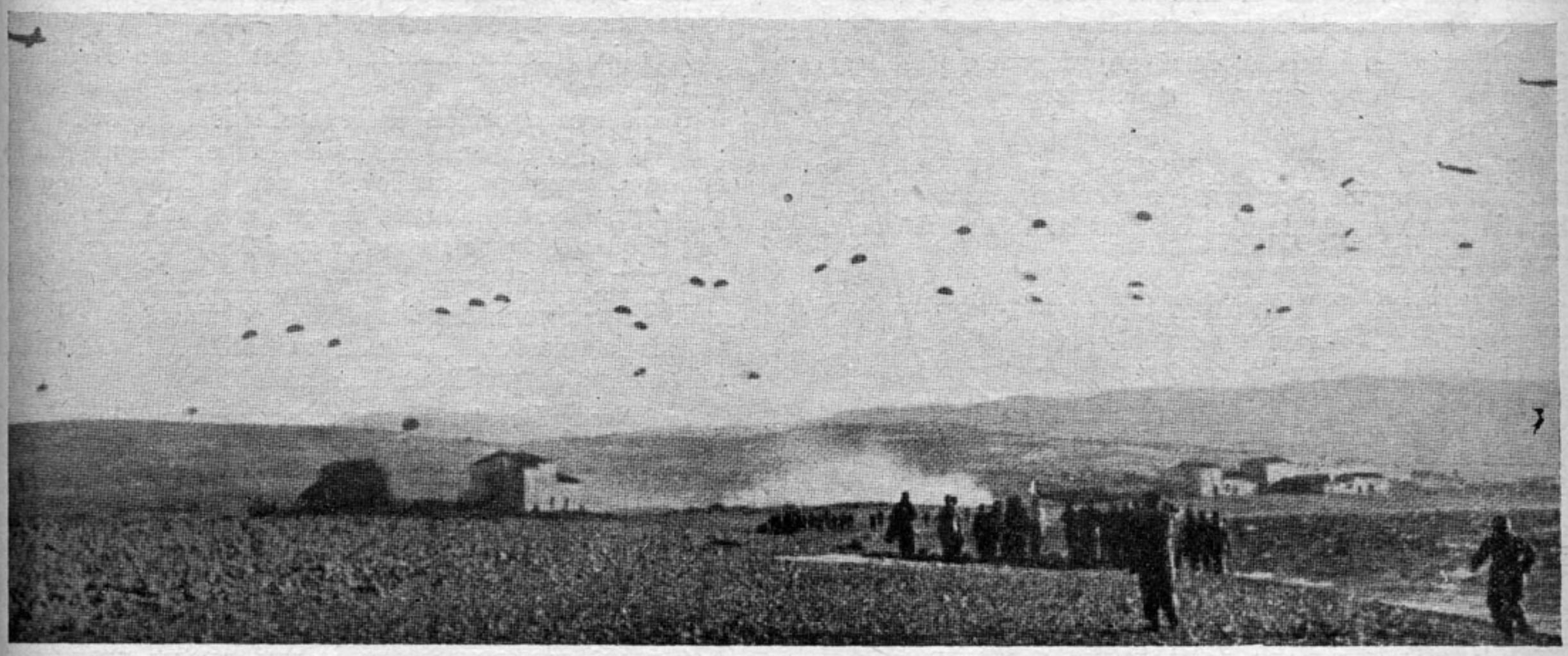
Ostilităţile au început la 8 Iunie, trupe engleze şi gauliste trecând la sudul Libanului, îndreptându-se spre Beyrut, Damasc, dinspre Irak dealungul Eufratului şi dinspre Amarza (Transjordania). Francezii sub comanda generalului Dentz, opun o dârză rezistenţă.

La 16 Iunie s'a dat în largul portului Beyrut o luptă navală între unităţile franceze şi 2 crucişetoare escortate britanice. Două distrugătoare engleze au fost avariate. La 21 Iunie Damascul a căzut.

Vasul francez *Saint Didier* a fost atacat de avioane



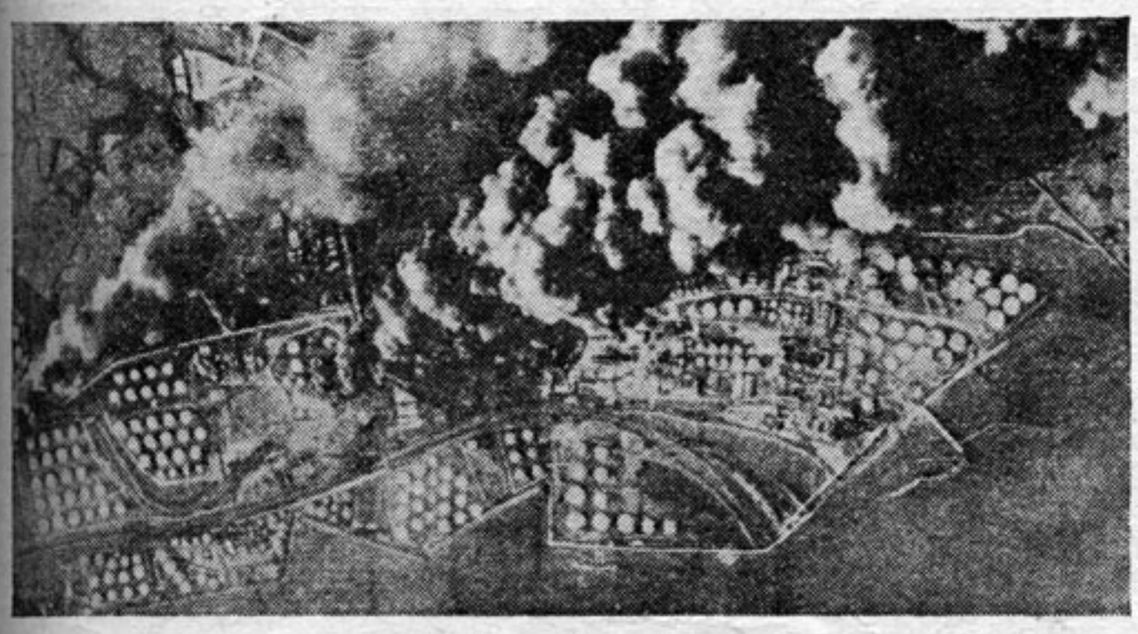
Teatrul de luptă al războiului balcanic



Cum au debarcat în Creta miile de paraşutişti germani

engleze în portul Adolia turcesc. Turcia a făcut un energic protest.

La 10 Iulie, pentru a evita o inutilă vărsare de sânge, generalul Dentz, cu aprobarea guvernului din Vichy a cerut un armistiţiu. Englezii au pretins predarea navelor, dezarmarea trupelor şi predarea agenţilor germani şi italieni. Unităţile navale franceze au reuşit



Incendierea depozitelor de petrol dela Thames-Haven

să se refugieze la Alexandreta, unde au fost dezarmate de autorităţile turceşti.

La 12 Iulie ostilităţile se suspendă, încheindu-se la St. Jean d'Acre un armistiţiu între generalul Dentz, înaltul comisar al Franţei şi generalul Wilson, comandantul forţelor britanice, gauliştii fiind excluşi din tratative.

La 16 Iulie operaţiunile militare au încetat, armata franceză a rămas nedezarmată, iar parte din unităţile navale s'au întors la Toulon.

FRONTUL BALCANIC

La 8 Mai trupele italiene au ocupat insulele Samos şi Furrul, la 9 insulele Andros şi Tyreos, la 10 insulele Zea, Syphos, Syra şi Nicono, terminându-se astfel cu ocuparea Cycladelor.

In noaptea de 11—12 Mai aviaţia a început atacul contra insulei Creta, unde s'a refugiat parte din trupele greco-britanice, scufundând şi incendiind mai multe vapoare. Violenţa atacurilor s'a pronunţat la 20 Mai, însoţită de paraşutişti, cari, cu toate pierderile iniţiale, au continuat aterisarea. La 23 Mai aeroportul Heraclea, Candia şi alte puncte principale sunt în mâinile germane. La 29 întreaga insulă a fost ocupată de trupele germane şi cele italiene debarcate ulterior. La 29 comandantul insulei capitulează, iar la 30 Mai, după 12 zile, insula e ocupată cu totul.

In retragerea din Grecia, Anglia a pierdut 305.000 tone de nave, — mai mult ca la Dunkerque unde a pierdut 260.000 tone. Dacă se adaogă şi transporturile aflate în drum, totalul tonelor pierdute se ridică la 900.000.

Flota grecească, care era compusă din 2 crucişetoare, 10 distrugătoare şi 13 torpiloare, a pierdut în această campanie 30 vase auxiliare, — avizouri, puitoare de mine şi patruloare, 3 distrugătoare, 11 torpiloare — două ajungând la Alexandria.

FRONTUL DE RĂSĂRIT

In sfârşit! România comprimată sufleteşte de ultimele trunchieri din pământul ei, a răsuflat!

La 22 Iunie d. General Antonescu, Conducătorul Statului, luând comanda trupelor române, a ordonat ostaşilor trecerea Prutului, spre a desrobi Bucovina şi Basarabia.

In frăţia cunoscută dintre armele surori ale celor trei elemente, — uscat, aer şi apă, — şi cu acelaş avânt de totdeauna, marina noastră de Dunăre şi Mare se simte mândră a face din nou dovada vitejiei ei, care a adus în trecut decorarea unităţilor sale.

Frontul e mărginit de două mări, — Alba şi Neagră, între ele pornind cruciada contra bolşevismului Finlanda, Germania, Slovacia, Ungaria şi România, la care s'au alăturat voluntari din Croaţia, Danemarca, Spania, Franţa, Belgia şi Olanda.

Cum era de aşteptat, acţiunea aeriană a purces celei de uscat şi maritime. Aviaţia germano-română a distrus din prima zi numeroase aparate în aer, dar mai ales pe pământ. Cea bolşevică a bombardat porturile Balcic, Constanţa, Sulina, Galaţi, Tulcea.

Pentru a urmări mai bine desfăşurarea evenimen-

telor, vom da zi cu zi mersul operaţiilor pe întreg frontul, nu numai cel aero-naval.

23 Iunie. In marea Baltică un grup de vedete germane au scufundat un vas de patrulare şi 4 cargobote inamice.

In Marea Neagră o formaţie mixtă germană română a întreprins o acţiune de recunoaştere a porturilor din M. Neagră, deşi a fost bombardată fără succes de bateriile de coastă.

24 Iunie. Operaţiunile se desfăşoară metodic conform planului general stabilit.

Un submarin german a scufundat un submarin sovietic în sectorul Wisedom (Baltica).

25 Iunie. Aviaţia inamică a bombardat Constanţa, Sulina şi Galaţi mai puternic, Tulcea, Brăila, Iaşi fără efect.

Aviaţia germano-română a distrus 400 avioane, celei române revenindu-i 30 în lupte aeriene şi 40 pe teren. Lt. aviator *Agarici,* luptând singur, a doborît trei avioane din şase.

26 Iunie. Operaţiunile îşi urmează cursul.

In Baltica un submarin sovietic a fost scufundat de 2 vedete germane, după o scurtă luptă, unică, dela câţiva metri numai, cu granade de mână.

Aviaţia germano-română a atacat porturile sovietice mai importante şi depozite de muniţie din nordul Mării Negre.

Prima victorie a marinei noastre: două distrugătoare inamice au apărut în faţa Constanţei. Unul din ele „Moscova" a fost scufundat, al doilea „Harcov", probabil avariat, s'a retras. Comandantul vasului şi parte din echipaj salvaţi şi făcuţi prizonieri.

28 Iunie. Operaţiunile îşi continuă mersul. Aviaţia română-germană şi-a dovedit superioritatea. Inamicul a bombardat Bucureşti, Iaşi, Buzău, Constanţa, fără a pricinui pagube însemnate. Au fost distruse 130 avioane sovietice, din cari 32 de aviaţia şi A.C.A. română.

Operaţiunile în Deltă, unde monitoarele noastre stau de veghe, sunt în curs.

29 Iunie. In Baltica un distrugător sovietic a fost scufundat de o mină, iar crucişetorul „Maxim Gorcki" avariat. Submarinele şi vedetele germane au distrus 3 submarine, 2 distrugătoare şi un torpilor. Din comunicatul rezumativ al operaţiunilor reese că în cele 7 zile frontul central sovietic a fost rupt în două locuri: spre nord de Kowno şi în spre Lemberg. In direcţia Bialistoc au fost încercuite două armate. Prada de război e impunătoare: 40.000 prizonieri, 600 tunuri, 2233 care de asalt, 4107 avioane.

Inaintarea a trecut de Minsk, deci e la capul autostrăzii Minsk-Moskova.

30 Iunie. Oraşele Lemberg şi Libau au fost ocupate. Inaintarea continuă spre nord, în ţările Baltice. Sovietele au mai pierdut 280 avioane.

1 Iulie. Violente atacuri aviatice germane asupra Smolenskului şi a liniei ferate dintre Tarnopol şi Odesa.

Trupele slovace au înaintat şi ele 100 km.

Frontul german a trecut de Minsk. Trupele încercuite în sectorul Minsk şi Byalistoc sunt din ce în ce mai strânse în cleşte. Riga a fost cucerită.

2 Iulie. Nimicirea armatelor sovietice încercuite continuă. S'au făcut 100.000 prizonieri, 400 care şi 300 tunuri. In Baltica a căzut Windau.

Trupele ungare au trecut Carpaţii, înaintând în Galiţia. Incă 322 avioane doborâte.

3 Iulie. Trupele germano-române au trecut Prutul, cu direcţia spre Nistru. Avantgărzile germane au apărut la Smolensk. Niprul a fost trecut la Gomel, iar pe Duna de sus lupte spre Witebsk.

4 Iulie. Insulele Aaland au fost ocupate de Finlandezi.

Urmărirea continuă, Berezina a fost trecută.

5 Iulie. Urmărirea continuă. Trupele ungare au intrat în Colomea şi Stanilov. La est de Minsk s'a ajuns la Nipru. Bombardamente aeriene continuă. *Bucovina a fost eliberată, trupele noastre au intrat în Cernăuţi.*

6 Iulie. Inaintarea a ajuns la linia Stalin. Numărul total al prizonierilor prinşi, azi, se ridică la 300.000. Aviaţia a pierdut încă 281 aparate. Alţi 52.000 de prizonieri s'au predat la Minsk.

In Basarabia trupele noastre continuă înaintarea, la Prutul de jos şi Deltă operaţiile sunt în curs. Au fost distruse două vase sovietice. Au fost doborâte 121 avioane, din care 34 de aviaţia şi A.C.A. română. Escadrila 53 vânătoare, comandată de căpitanul Georgescu Emil a ajuns la a 23 victorie, fără nici o pierdere. Ruşii au pierdut alte 204 avioane.

7 Iulie. Trupele române şi cele ungare au ajuns la cursul superior al Nistrului. Retragerea inamicului continuă.

8 Iulie. Operaţiunile continuă. In sectorul de Nord trupele germane au străpuns linia Stalin.

9 Iulie. Inaintarea finlandeză continuă. In Basarabia bolşevicii au contraatacat, dar au fost respinşi. Trupele de geniu refac drumurile. Luptele continuă cu succes. Dela 1—5 Iulie s'au mai făcut 142.216 prizonieri.

10 Iulie. Operaţiunile se desfăşoară şi sunt în progres. La Nord Finlandezii au ocupat oraşul Salla.

In urma bătăliilor dela Minsk-Bialistoc, pierderile sovietice se ridică la 400.000 prizonieri, 7.615 care de luptă, 4.423 tunuri şi 6.233 avioane.

11 Iulie. *M. S. Regele Mihai I a fost câteva zile pe front, în mijlocul vitejilor cari luptă pentru cruce, Rege şi Neam.*

Operaţiunile continuă metodic, ajungând la Vitebsk, cu toate greutăţile terenului.

12 Iulie. Prin ordin de zi d. general Antonescu aduce aviaţiei, corpului V, diviziei 21 şi corpului de gardă recunoştinţa României pentru lupta şi rezistenţa eroică din acea zi.

Divizia Azura din Andaluzia a plecat spre frontul contra bolşevismului.

13 Iulie. Un grup de 6 avioane bolşevice au bombardat oraşul Ploeşti, provocând un incendiu. Patru din avioane au fost doborâte.

Linia Stalin a fost străpunsă în punctele principale. *Trupele germano-romane au respins inamicul dincolo de Nistru.* Dinspre Galiţia inamicul e urmărit la N-E de Nistru. La Est de lacul Peipus formaţiunile blindate înaintează spre Leningrad. Aviaţia a distrus calea ferată, iar bazele de aprovizionare au fost împinse până în apropiere de linia Stalin. Ocuparea Kievului e imnentă.

14 Iulie. Inaintarea spre Leningrad continuă, a Finlandezilor dela Nord, a Germanilor dela Sud. De asemenea spre Est, Kievul bombardat.

15 Iulie. Operaţiunile continuă să progreseze. Au mai fost distruse 77 avioane sovietice în sbor şi 150 pe teren. Totalul se ridică la 7.182 aparate.

16 Iulie. Operaţiunile se desfăşoară în avantajul trupelor germane. Bătălia dela Vitebsk s'a terminat, cu toate contraatacurile inamice.

17 Iulie. Cheia strategică a Basarabiei, — este în stăpânirea noastră. Bătălia pentru cucerirea şi cură-

CUM ŞI-A FĂCUT MARINA DATORIA

In acest război sfânt de desrobirea pământului cotropit şi apărarea sfintei cruci, marina noastră a curăţat Dunărea şi apărat ţărmul mării noastre. Cum ? Rândurile de mai jos primite de d. Amiral Adjutant N. PĂIŞ, Subsecretar de Stat al Marinei, din partea d-lor Amiral EUSTAŢIU, decanul amiralilor noştri şi General PAUL TEODORESCU, fost Ministru al aerului şi marinei arată cu prisosinţă:

Bătrânul Amiral adresează felicitările sale marinei şi marinarilor de toate categoriile pentru bravura lor în lupta pentru libertate şi bună vieţuire. Sunt demni urmaşi ai vitejilor din 1877—1913—1916. Onoare lor şi conducătorilor lor de astăzi.

Sănătate, Amiral EUSTAŢIU

Am urmărit în ziare operaţiunile marinei, încununate cu atâta succes, atât pe Dunăre cât şi pe Mare. Cunoscând incercatul spirit de sacrificiu marinăresc, precum şi pregătirea militara a tuturor cadrelor, nu m'am îndoit niciodată că sub luminata conducere de marinar, a Domniei Voastre, Marina Română nu se va acoperi de glorie.

Sunt foarte fericit ca Român să vă pot aduce Domniei Voastre şi tuturor marinarilor, întreaga mea gratitudine pentru serviciile aduse de marină la desrobirea Basarabenilor şi la recucerirea gurilor Dunării. Sunt sigur că şi de aci înainte ei vor şti să-şi îndeplinească rolul important de apărători ai apelor strămoşeşti.

Aşi dori ca toţi să ştie că în gând i-am urmărit în acţiunile lor primejdioase şi i-am indemnat cu sfatul în biruinţa lor finală, în care am crezut cu toată tăria.

Primiţi vă rog Domnule Amiral, asigurarea celor mai distinse sentimente.

G-ral Adj. PAUL TEODORESCU

ţirea masivului Corneştilor s'a terminat. Hotinul, Soroca, Orheiul şi Chişinăul au fost ocupate.

Pe toată întinderea frontului s'a încins o luptă uriaşe, la care iau parte nouă milioane de combatanţi. Se anunţă succese importante. Marele centru industrial Smolensk a căzut în mâinile Germanilor. De asemenea şi cetatea Poloţc, nod de cale ferată şi port pe Dvina. La Kiev au căzut ultimele fortificaţii, iar la nord Talin a fost părăsit în flăcări. Distrugătorul sovietic „Taşkent" de 2.800 tone a fost grav avariat.

18 Iulie. Petrogradul ameninţat dinspre sud de înaintarea germană şi dinspre Nord de cea finlandeză.

In celelalte sectoare lupte se desfăşoară în favoarea trupelor germane, cari au ajuns la 100 km. în spatele liniei Stalin.

19 Iulie. Calea ferată Petersburg-Moscova a fost distrusă, iar înaintarea continuă. *Trupele germano-române înaintând din Basarabia, au isbutit să treacă Nistrul în mai multe puncte.* Trupele finlandeze au înaintat dealungul lacului Ladoga.

20 Iulie. Forţele germano-române continuă înaintarea pe malul de răsărit al Nistrului. In sectorul Smolensk operaţiunile continuă sistematic.

21 Iulie. La sud trupele aliate urmăresc pe inamicul bătut. In restul frontului operaţiunile continuă prin nimicirea armatelor sovietice încercuite. Aviaţia roşie a mai pierdut 97 avioane.

22 Iulie. Urmărirea continuă. Moscova a fost bombardată în valuri succesive. In sectorul Nistrului au fost capturate 220 care blindate şi 140 tunuri. In apele Letoniei bateriile de coastă au lovit şi scufundat un vas de război.

23 Iulie. In Ukraina operaţiunile de urmărire continuă. Rezistenţa sovietică la Est de lacul Ladoga a fost sfărâmată.

24 Iulie. Pe întreg frontul operaţiunile continuă cu succes. Moscova violent bombardată. Smolenskul, ocupat la 16 Iulie, a fost pe deplin curăţat de cuiburile bolşevice. Oraşele bulgare Rusciuk, Plevna şi Laveţ bombardate de aviaţia sovietică.

Aviaţia română, după o aprigă luptă a bombardat în limanul Nistrului navele sovietice cari escortate de avioane de vânătoare, transportau trupele încercuite în Basarabia. Mai multe vase au fost scufundate, iar altele avariate, s'au întors.

25 Iulie. Lupta pentru desrobirea brazdei româneşti dela răsărit s'a terminat. Din Carpaţi şi până la Mare suntem din nou stăpâni pe hotarele străbune. Trupele germano-române au înaintat adânc dincolo de Nistru.

Porturile Murmansk, Kerson şi Odessa violent bombardate, au fost scufundate vapoare şi incendiate instalaţiile. La Est de Smolensk au fost distruse 23 care, 222 camioane etc.

Pe toată întinderea frontului operaţiunile înaintează după prevederi, prin lupte în parte înverşunate. Moskova din nou bombardată.

26 Iulie. In Ukraina resistenţa ariergărzilor a fost sdrobită, iar urmărirea, cu toată vremea nefavorabilă, continuă. Curăţirea Basarabiei este aproape terminată. Aviaţia a bombardat căile ferate cari leagă Moscova. Intre Bug şi Nistru au fost distruse 1086 care blindate. Incercuirea în sectorul Smolensk se tot strânge. In estuarul Nistrului formaţiuni germano-române au atacat cu succes transporturi de trupe, scufundând câteva vapoare încărcate cu trupe.

27 Iulie. Operaţiunile continuă cu succes.

28 Iulie. Bătălia din sectorul Smolensk e pe terminate. In Ukraina urmărirea continuă, cu toate că drumurile sunt desfundate. La Moghilev s'a făcut 35000 de prizonieri. Portul Odessa violent bombardat.

29 Iulie. Trupele române au ajuns în estuarul Nistrului, eliberând Cetatea Albă şi Limanul. In Ukraina operaţiunile continuă spre litoral. Continuă nimicirea forţelor sovietice încercuite în regiunea Smolensk şi lacul Peipus. O nouă bombardare a Moscovei.

30 Iulie. Operaţiunile continuă metodic. Trupele aliate au tăiat retragerea inamicului în regiunea de Sud a Bugului: Numărul avioanelor sovietice doborâte se ridică la 9.120.

31 Iulie. In Ukraina trupele aliate au pătruns adânc. Moscova din nou bombardată. Incercuirea la Smolensk se strânge mereu. Porturile finlandeze Linahamari şi Petsamo au fost bombardate de 30 avioane engleze lansate de pe un vas port-avion.

In rezumat, începând dela Nord, Murmansk şi Petrograd ameninţate, ţările baltice liberate, ofensiva vertiginoasă germană dincolo de linia Stalin, ameninţând Moskova, spre Sud Kievul şi Odesa.

Nordul Bucovinei şi Basarabia întreagă desrobită, dar ruinată; trupele româno-germane înaintează spre Bug şi mare. Armatele bolşevice sunt decimate.

CRONICAR

GLASUL PRESEI

Marinarii noştri

— De unde vă recrutaţi marinarii voi Românii?

— Dela munte, Majestate.

(Răspunsul dat de un comandant român unui cap încoronat strein).

Da, dela munte se scoboară plutaşii noştri, strănepoţii plăeşilor lui Ştefan cel Mare, — pentru ca prin iscusinţa şi destoinicia lor să se facă admiraţi din Atlantic în Pacific.

Dela munte pe Jii, Olt, Argeş, Ialomiţa şi Siret au pornit, cei înfrăţiţi cu stejarul, ca să poarte, peste nouă mări şi ţări, în vârful arborilor vapoarelor, mândrul nostru tricolor.

Dela munte porniră cei cari în vremuri de restrişte au apărat hotarele dinspre apele noastre, Dunăre şi Mare, în volbura şi valurile cărora se rostogoleau amestecându-se, *şuvoaele dela obârşia pâraelor şi râurilor.*

Marinarii noştri dela munte au vânturat Dunărea cu şeicele şi marea cu pânzarele, pe vremea lui Mircea, Mihai şi Ştefan, apărători nu numai ai moşiei străbune, cât şi ai creştinătăţii, deci civilizaţiei europene.

Marinarii noştri dela munte au afirmat încă din 1870, cu navele „Fulgerul", „Ştefan cel Mare" şi „România", drepturile noastre sfinte pe Dunărea noastră.

Marinarii noştri dela munte luptat-au în războiul Neatârnării cu aceeaşi vitejie ca a celor dela Griviţa şi Rahova: un *Murgescu* scufundă un monitor, un *Koslinski,* altul, un *Dumitrescu-Maican* deschide focul la Calafat cu bateriile „Mircea" şi „Elisabeta", armate de marinari.

Marinarii noştri dela munte impun în 1905 predarea şi desarmarea răsvrătitului cuirasat rusesc „Potemkin" prin hotărîrea de a trage a unui *Bălescu,* — comandantul micului crucişetor „Elisabeta".

Toţi cei pomeniţi până acum au ajuns mai târziu comandanţii marinei în care de tineri au dat dovadă de ce poate Românul.

Marinarii noştri dela munte, îmbarcaţi pe monitoarele ce poartă numele marilor dregători „Brătianu", „Catargiu", „Kogâlniceanu" şi „Lahovari" şi pe vedetele cu acela al eroilor dela Griviţa, „Valter Mărăcineanu", „Ene", „Şonţu", „Grigore Ioan", „Romano", Bogdan", „Giurăscu" şi „Călinescu", au sprijinit acţiunea armatei noastre în 1913 şi 1918, sub comanda unui *Negrescu* şi *Scodrea.* Nu mai puţin de 17 ofiţeri, 60 de maeştri şi 353 marinari a fost tributul de sânge dat pe apă, pe uscat şi în aer.

Pentru toate aceste fapte, monitoarele „Brătianu" şi „Kogâlniceanu", vedeta „Maior Grigore Ioan" au fost decorate cu „Steaua României" cu panglică de „Virtutea Militară".

Marinarii noştri dela munte, prin cumînţenia şi disciplina lor, nu s'au molipsit de nebunia bolşevică de pe navele ruseşti din escadra ruso-română, iar mai târziu i-au luat la goană dela gurile Dunării noastre, unde se înscăunaseră, prin violentele lupte dela Vâlcov.

Tot marinarilor noştri dela munte Dumnezeu le-a hărăzit să-şi arate destoinicia şi curajul în sfânta luptă ce se duce acum pentru reîntregirea ţării întregite de înaintaşii lor, spre a goni definitiv pe cei cari dela Petru cel Mare năzuesc a stăpâni Gurile Dunării noastre, Marea noastră până la revărsarea ei în Mediterană, — până la Bosfor şi Dardanele. Dela Prut până la Mangalia ei stau de veghe şi cu aceiaşi înflăcărare se avântă, hotărîţi să învingă sau să moară pentru Cruce, pentru Neam, pentru Rege, pentru gloria pavilionului.

De o primă izbândă s'a auzit: distrugătoarele şi bateriile de coastă ale marinei au scufundat un distrugător cu nume simbolic „Moscova", punând pe altul pe fugă. In Deltă, ca şi la mare, frăţia de arme palpită şi mai vânjos, căci azi se războesc fiii celor cari, în aceiaşi frăţie, au sângerat, suferind pe vremuri.

Marinari întreceţi pe cei dinaintea voastră.

Români, aveţi aceeaşi încredere în marinarii noştri dela munte porniţi!

(Universul)

Marina şi cruciada antibolşevică

Războiul nostru pornit cu elanul recuceririi unor *drepturi călcate de puhoiul sovietic* în Bucovina şi Basarabia, are un îndoit caracter. Este naţional, isvorît din ideia revanşei împotriva unor hoarde asiatice, instalate cu forţa pumnului pe pământurile noastre sfinte. El mai are un sens istoric european, căci se încadrează într'un program de salvare socială, care va avea de scop să clădească un zid de foc între lumea spirituală occidentală şi barbaria demagogiei comuniste.

Războiul nostru este deci o acţiune patriotică adânc gândită şi pregătită cu concursul şi formidabilul sprijin al armatei Reichului, este apărarea provinciilor noastre stăpânite de veacuri, este repararea demnităţii naţionale, cu toate suferinţele şi jertfele ce ni se vor impune de mersul vijelios al evenimentelor.

Exponent vital al onoarei patriei, armata noastră reorganizată, instruită cu noui metode şi modernizată cu noui arme de luptă, are misiunea istorică să şteargă din Cartea Neamului pagina neagră a umilinţei şi retragerii dureroase din 1940, înlocuind-o cu o nouă pagină de glorie, pe care se va scrie cu litere de aur: cucerirea din 1941 a mănoasei Basarabii şi dulcei Bucovine.

Armele necruţătoare ale armatei germano-române, vor secera massele risipite ale armatei Sovietelor, aruncându-le în apele Nistrului, trezind cântecele de slavă în oraşele şi satele pustiite. O viaţă omenească va fremăta în căminuri, clopotele vor răsuna ecouri peste dealuri, munca românilor moldoveni se va încorda pe ogoarele părăsite, crucea creştină va eşi luminoasă din întunerecul altarelor, învierea, respectul legilor, nădejdea de mai bine şi renaşterea neamului românesc vor încolţi iarăşi în sufletele încovoiate de desnădejde.

Cot la cot cu armata şi aviaţia ţării, Marina de război, păstrând tradiţiile nedesminţite ale faptelor eroice din războiul cel mare stă la datorie, gata de jertfă, pe ţărmurile fluviale şi maritime, cu lozinca luptei împotriva unităţilor republicei Sovietice, care sistematic a urmărit gonirea României dela gurile Dunării.

Marina a primit botezul sângelui, l-a primit ca totdeauna ca un semn al biruinţelor viitoare, cu tot curajul şi calmul, cu toată încrederea în izbânda cauzei noastre.

La Constanţa, la Tulcea, la Sulina, unităţile noastre marinăreşti au rezistat cu eroism atacurilor ae-

riene şi navale, reuşind să scufunde în apele mării unul din cele mai moderne distrugătoare sovietice din flota Mării Negre, cu numele „Moscova". Acest distrugător, reprezintă o valoare de 500 milioane lei, şi are următoarele caracteristice: Deplasament 2895 tone, armament 5 tunuri 130 mm., 2 tunuri 75 AA., 2 tunuri 37 A.A. şi 6 tuburi lans torpile de 533 mm. Echipajul se compunea din 10 ofiţeri şi 140 oameni.

Marina noastră a dat piept în Delta Dunării cu hoardele bolşevice, încă din războiul cel mare.

Flota de operaţiuni română comandantă de Amiralul Scodrea în unire cu o divizie a armatei de uscat, a curăţit sudul Basarabiei, Canalul Chilia şi Delta de trupele bolşevice, scufundând navele ruseşti cu artileria monitoarelor şi luând în stăpânire o însemnată pradă de război pe alte nave bolşevice capturate.

Mai târziu, în anul 1925, când conspiratorii sovietici comunişti au format câteva focare de rebeliune în estul şi sudul Basarabiei, cu planul de a proclama revoluţia în acele regiuni, unele centre rebele ca Tatarbunar şi Nicolaevca s'au dedat la crime împotriva funcţionarilor români. Cu acel prilej escadra de Dunăre, având sprijinul armatei de uscat, a deschis o acţiune de artilerie dela monitoare şi cu detaşamente de debarcare, a arestat în scurt timp pe agresorii comunişti cari voiau să ocupe portul Vâlcov pentru a face legătură cu bandele comuniste din Odesa.

Intervenirea escadrei de Dunăre a pus capăt întinsei acţiuni de propagandă comunistă în Basarabia.

Atât din războiul cel mare, cât şi din epoca de stăpânire românească, de după război, marina a tras preţioase învăţăminte pentru siguranţa Statului împotriva elementelor subversive, în porturile şi satele din sudul Basarabiei şi din acele din Delta Dunării. Astăzi, când toate inimile româneşti trebuie să se unească în jurul sfântului ideal al victoriei naţionale, elementele criminale cari nu înţeleg datoria lor patriotică, trebuesc supraveghiate şi împiedecate de a se pune în slujba călăilor bolşevici, în toate unghiurile ţării pe uscat şi pe apă.

In războiul trecut am trăit zilele negre ale colaborării ruse dela Sulina şi am cunoscut toată perfidia şi nesinceritatea pescarilor lipoveni din Deltă, cari înlesneau cu lotcile lor dezertarea oamenilor depe nave şi dădeau tot concursul bolsevicilor pentru a aduce informaţiuni asupra forţelor noastre, în porturile ruseşti apropiate.

In actualul conflict cu armata sovietică, pescarii lipoveni, cu toată credinţa lor în Dumnezeu, mă tem că vor fi de asemenea nesinceri şi deci trebuesc necontenit supraveghiaţi pe lacurile Deltei şi pe canale, şi în colibele ascunse de pe ostroavele acoperite cu stuf ale Deltei.

Noi, marinarii rămaşi în spatele frontului, cu sufletul trainic legat de faptele înălţătoare ale marinei, urmărim acţiunile navale prin comunicatele oficiale şi gândul nostru este alături de scumpii marinari depe monitoare, vedete, distrugătoare, submarine, bateriile şi detaşamentele de coastă. Ii vrem bravi şi gata să înscrie prin curajul, spiritul ofensiv şi dibăcia lor izbânzi răsunătoare, care să aducă pierderi bine simţite în navele şi echipajele flotei sovietice din Dunărea de jos şi Marea Neagră. — Pe când scufundarea cuirasatului „Pariskaia Comuna" sau unui mare crucişător sovietic?

(Universul)

Un vis împlinit. Scufundarea distrugătorului „Moscova"

Uitând că locuesc cabina unui simplu monitor,
Eu m'am văzut, ca'n vis, deodată pe-un falnic contra-
[torpilor,
Vasul meu lua pe oră cam vre-o patruzeci de mile,
Avea opt sau zece tunuri şi opt tuburi lans-torpile.
Impreună cu-alte nouă, cu deviza „cutezanţa",
Patrulam pe-o noapte neagră, între bază şi Constanţa.
Nu-i nimica mai fantastic, mai sublim şi mai feeric,
Decât să desprinzi din noapte, ca pe-o pânză
[de'ntuneric,
Un întreg şirag de monştri, lunecând pe 'ntinsul mării,
Destinaţi să poarte lauri, sau să fie daţi pierzării.
. . . . . .
Comandantul escadrilei ne dă ordin tuturor:
„De escadra inamică cât mai mult v'apropiaţi
„Şi cu riscul vieţii voastre, încercaţi s'o torpilaţi
„Ca deviză să vă fie: sau izbânda sau mormântul!
„Laş e cel ce are alta!" E de necrezut avântul
Care-a fost în acea luptă. Cu maşinile „pe drum"
O pornim l'atac cu toţii, înveliţi d'un nor de fum.
Comandantul meu e sigur; îşi cunoaşte echipajul.
E convins că nu-i lipseşte nici ştiinţa, nici curajul.
Şi de cât aceste două, poate fi mai bună armă?
Primul vas din flotă, însă, dă semnalul de alarmă.
Zeci de suluri de lumină prind s'alunece pe cer,
Canonada 'ngrozitoare: e obstacolul de fier,
Este ploaia de obuze, este tirul de baraj,
Ce transformă toată marea într'o pânză de miraj...
Cum am reuşit să-l trecem, ce-a mai fost, nu mai ţin
[minte;
Mi-amintesc numai atâta, că mergeam tot înainte.

Aşa visa acum câţiva ani un tânăr ofiţer de marină. Nu ştia că visul i se va împlini în parte şi că tocmai lui îi va reveni cinstea să-l trăiască, pe un contra-torpilor care, dacă nu avea 10 tunuri şi 8 tuburi de lansare, — dar purta cu 40 de mile un echipaj căruia nu-i lipseau „nici ştiinţa nici curajul".

Patrulând pe marea noastră, deodată zăreşte la orizont silueta unui distrugător inamic, urmată de alta. Ambele se îndreptau spre Constanţa, în plină viteză.

Comandantul de azi, — visătorul ofiţer de altădată, — nu a stat o clipă pe gânduri: dă alarma şi porneşte cu maşinile „pe drum" spre nepoftiţii atacatori. La distanţa cuvenită deschide focul: salva e lungă, jerbele de apă se înalţă dincolo de duşman.

O scurtă regulare şi... ţinta e încadrată. Al doilea contra-torpilor de patrulare aleargă şi el cu toată viteza, chemat de glasul tunului.

Inamicul răspunde la rându-i, dar... cam slab în „corectirovca": dacă nu-i lipseşte îndrăsneala, dar ştiinţa e pe planul al doilea. A conduce tirul cu „fire director" şi a trage ca la nuntă, nu-i tot una!

Incolţit, distrugătorul bolşevic schimbă drumul, — dar jerbele noastre se ţin scai după el. Vasele noastre îşi repartizează focul, fiecare cu ţinta lui, în bună camaraderie, — care nu e „tavarăşie".

Distanţa e prea mare pentru o torpilare sigură, deşi torpilorii stau gata în aşteptarea ordinului de „foc" şi privesc cu admiraţie la tunari, din ale căror guri de foc curg salvele mai repede ca la inspecţia amiralului.

Au trecut un minut, două, un ceas? Cine ar putea spune, afară de timonier, care notează în jurnalul de bord una din cele mai frumoase pagini: botezul focului pe mare.

La a cincea salvă o răbufnitură însoţită de foc şi

fum ţâşneşte ca dintr'un vulcan pe puntea distrugătorului bolşevic... Apoi o bubuitură, urmată de altele; bucăţi din coşuri, catarge, sboară în aer şi cel care cutezase să insulte ţărmul nostru, rupt în două, începe să se scufunde.

Celălalt distrugător bolşevic, văzând soarta camaradului şi încolţit de obuzele noastre, face cale întoarsă, nu fără a fi primit şi el câteva cărţi de vizită, dela contra-torpilor şi dela bateriile de coastă ale marinii.

Tirul nostru, — aşa porunceşte legea cavalerească a mării, — încetează, iar contra-torpilorul M 1 cu aceiaşi vizită se avântă spre locul dezastrului, ca să salveze pe cei cari scăpaseră de explozie. Invingătorii se apropie de mormântul albastru abia deschis, stopează, lansează bărcile de salvare şi încep opera creştinească de a pescui pe cei cari se zbăteau prin valuri.

Cu acest prilej s'a aflat că nava scufundată era distrugătorul „MOSCOVA", care venise să bombardeze portul Constanţa. Din echipajul de 259 oameni au fost salvaţi 63, printre cari şi comandantul. Deşi li se spusese că noi nu cruţăm prizonierii, salvaţii au putut constata că noi, nu numai că nu ucidem, dar chiar scăpăm dela moarte sigură pe cei îmbrăţişaţi de nemiloasele ei ghiare.

„MOSCOVA", — ce nume simbolic! — scufundată, tovarăşul ei pus pe goană, aceasta a fost cea dintâi împlinire a unui vis de tinereţe, cea dintâi victorie a marinei noastre pe mare, semnul altora ce vor trebui să vină.

Ne cunoaştem marinarii, căci i-am mai văzut la luptă alături cu cei de la uscat, sau din aer.

MOŞ DELAMARE
(Curentul)

Marina şi Basarabia

A bătut ceasul realipirei Basarabiei.

Ţărmul ei spre Marea Neagră, cu faţa la Miază-Zi, scăldat de soare, va fi din nou al nostru, al Marinei noastre mutilată vreme de un an, cu lipsa lui.

In lungimea redusă a litoralului pe care ni-l rezervase nenorocirile anului trecut, Marina Română, de război şi de comerţ, se sugruma. Intre Sulina şi Mangalia, câteva zeci de mile, un litoral ale cărui extremităţi le puteai aproape vedea cu ochii liberi dela larg, aceasta nu însemna pentru poporul nostru o eşire la mare!

Păzitori ai gurilor Dunării dela Traian şi mai din-'nainte, noi avem acolo o menire civilizatorie şi un mandat dela popoarele apusene! In mâinele noastre puternice, Europa a lăsat paza acestor guri şi numai o şovăire vremelnică şi care nu se va mai repeta, ne-a smuls-o scurt timp.

Cetatea Albă, cetatea Domniei lui Ştefan, din nou a noastră! Punct tare, pe care ochiul meşter al Domnitorului l'a deslușit şi i-a ridicat ziduri! Sprijin puternic al falnicei aripe româneşti, care se întinde acum spre Nord-Est, la vărsarea Nistrului.

*

Lungimea litoralului maritim este cheia puterei maritime. Putere care se manifestă prin tunurile navelor de război, dar mai cu seamă prin exploatarea drumurilor comerciale maritime şi bogăţiilor directe ale mării.

Navigaţia dealungul a sute de kilometri de coastă, e a noastră de acuma! Drumurile spre lumea largă care pornesc din gurile Dunărei, deasemenea! Pescuitul bobogat din Sudul Basarabiei şi morunul dela gurile marelui fluviu, al nostru iarăş!

Ale noastre vor fi din nou plajele însorite şi iubite dela Budachi şi Bugaz.

Locuri dragi dealungul apelor verzi, locuri care douăzeci şi trei de ani aţi înflorit sub stăpânirea românească vă promitem pe viitor mai caldă îngrijire, mai egoistă preţuire.

Porturile şi bazele noastre maritime au acum, prin spaţiul românesc creiat la Nord, protecţia necesară şi cuvenită.

In răstimpul anului trist care a trecut, Constanţa stătea ca o mărgică dislocată dintr'o diademă, atârnând izolat şi bolnăvicios de trupul Ţării mutilate.

Astăzi ea este puternic cimentată şi sigură spre Nord, unde ca o aripă protectoare se întinde coasta românească a Basarabiei.

Căpitan de marină, G. MOCANU
(Curentul)

Lupta marinei române
O luptă de zi şi noapte: o luptă victorioasă.

Armata germano-română are subt paza ei, deschiderea la Marea Neagră şi labirintul întortochiat şi complicat, cu insule şi bancuri de nisip din Delta Dunării.

Aici e sprijinul aripei drepte a giganticului front care porneşte dela Marea Albă.

Acest post de răspundere se bizuie în special pe flota noastră de mare şi de fluviu.

Această flotă răspunde strălucit acestei importante misiuni.

In Deltă, pe gurile Dunării, patrulează iute şi fără teamă, vedetele fluviale române.

E o forfotă ca de păsări migrătoare într'un început de primăvară.

Două vedete româneşti zăresc două vedete sovietice. Incepe un tir peste ape şi tufişuri. Loviturile de tun răsună până departe, duse de ecouri neaşteptate.

Tirul vedetelor noastre se strânge cu precizie. Binoclul urmăreşte loviturile, ca'ntr'o hartă dusă în faţa ochilor.

Tirul se înteţeşte la o comandă scurtă, parcă smulsă de vânt.

O explozie sună strident şi rupt.

In locul uneia din vedetele sovietice isbucneşte un incendiu, un incendiu plutitor.

Cealaltă vedetă părăseşte rugul tovarăşei de luptă şi grăbeşte lunecarea ei molcomă printre tufişuri.

Tunul o urmăreşte din urmă.

In curând şi binoclul o pierde.

Apele se liniştesc, curăţate de lighioane. Pe locul vedetei incendiate, o grămadă de fum gros, rămâne singură plutitoare, deasupra apei, ca un duh blestemat.

*

Undeva s'a strecurat un monitor sovietic. Artileria de uscat şi marina încep un foc puternic. Răsună, rostogolite ţarcuri şi lunci până departe, ca subt o furtună cu fulgere şi trăznete.

Monitorul, surprins, încearcă o apărare, apoi, disperat, o scăpare.

O lovitură nimereşte în plin; mersul lui încetineşte şi ca şi cum apa n'ar mai fi orizontală, se apleacă pe-o parte. Artileria nu-l slăbeşte. Loviturile cad ca ploaia, aruncând în văzduh ţăndări de schije.

O bubuitură puternică domină tot: o explozie pe monitor.

Indepărtarea lui se face anevoie, subt fum.

*

Cu atât însă misiunea nu-i împlinită.

Marina românească nu are odihnă. Patrulările continuă pe căi de apă dinainte hotărîte, încrucişând canale

şi ochiuri şi navele de luptă de suprafaţă, asigură coastele şi posturile noastre printr'o activitate continuă de zi şi noapte, oricând, oriunde, la fiecare milă, la fiecare sfert de milă, o surpriză este cu putinţă. Apele şi cerul sunt cercetate cu atenţie neostenită.

Este acolo pe ape, o veghe de fiecare minut, neştiută, anonimă, eroică.

Navele auxiliare, dragoare, puitoare de mine, navele de dragat contribue în acelaş ritm la această acţiune pe vast câmp de ape, operaţiune migăloasă, istovitoare, fără o strălucire speculativă ci discretă şi modestă.

E o muncă neobosită care nu îngăduo răgaz.

Dar la baza victoriilor stă întotdeauna această contribuţie anonimă şi multiplă.

Dacă ar sta cineva, să însemne pe o hartă, iţele nevăzute pe care le ţes, neîncetat, vedetele şi navele noastre fluviale!...

Dar navele de mare au şi norocul sacru al gloriei. De-odată un nume de vas de luptă, necunoscut, ţâşneşte din anonimat şi intră de-adreptul în istoria războiului.

Vasele noastre de luptă din Marea Neagră şi-au încercat acest noroc în ziua de 26 Iunie.

Comunicatul oficial Nr. 3 al Cartierului General a adus fapte la cunoştinţa tuturor, într'o singură frază, scurtă şi lapidară:

„In ziua de 26 Iunie două distrugătoare sovietice au apărut în faţa Constanţei. Distrugătorul „Moscova" a fost scufundat, iar celălalt serios avariat".

Acesta-i rezultatul concret.

In ziua de 26 Iunie, dimineaţa, nava M. S. Distrugătorul Regina Maria având în dreapta o canonieră iar in stânga nava M .S. Distrugătorul Mărăşti, se găseau in misiune în dreptul lui Carmen Sylva.

La ora 2,30 „Regina Maria" ridică ancora şi rămâne la pândă.

La ora 4, postul de observaţie al navei M. S. „Regina Maria" semnează la orizont catargele a două vase inamice venind din Nord-Est.

Nevăzută încă de inamic, nava M. S. „Regina Maria" se îndreaptă spre direcţia unde se semnalase inamicul, urmat de nava M. S. „Mărăşti".

Cele două vase sovietice deschid focul asupra ţărmului, trăgând asupra Constanţei şi împrejurimilor.

Distrugătorul „Regina Maria" deschide focul asupra Distrugătorului „Moscova", iar „Mărăşti" asupra Distrugătorului „Charkov".

Bateriile de coastă germane cu tragere lungă deschid şi ele un foc viu.

Şase avioane încearcă să atace Distrugătorul nostru, dar sunt puse pe fugă de artileria antiaeriană.

Prinse între focuri, distrugătoarele sovietice încearcă o manevră, pentru a scăpa de lovituri.

Această manevră forţată îl duce însă în barajul de mine. O explozie formidabilă îl rupe în două şi se scufundă.

„Charkov" înclinat pe-o parte, cu ultimele forţe, se îndreaptă spre larg şi fuge.

Prima luptă între forţele germano-române de apărare a coastei şi inamic s'a încheiat cu o categorică victorie.

Tirul celor două distrugătoare româneşti şi tirul artileriei germane de coastă, au înghesuit cele două vase inamice de luptă să intre în barajul ucigător de mine.

Comandanţii celor două torpiloare româneşti au dus şi pe mare, vitejia românească, contribuind decisiv la cea dintâi mare victorie a marinei noastre.

Vigilenţele lor neobosite străjuesc mai departe, orizontul Mării Negre.

După ce lupta s'a terminat, vedetele au cules din valurile agitate, peste 60 de supravieţuitori.

Omenesc omagiu adus de victorioşi.

Spre surprinderea consternată a celor pescuiţi, nici unul... n'a fost împuşcat, aşa cum li se spusese de comandanţii comunişti, ci... toţi au fost puşi la masă şi trataţi camaradereşte.

Războiul are regulile lui de cavalerism pe care ostaşul român le cunoaşte foarte bine.

Astfel, numai în câteva zile de război, marina românească a adus contribuţia ei strălucită la gloria armatelor noastre şi la paza hotarelor ţării.

Oastea noastră cea albastră stăpâneşte apele româneşti, neînfricată şi victorioasă.

Cap. T. R. CRISTIAN TEODORESCU
repórter de război
P. P.

(Universul)

O luptă în Deltă

Mijeşte de ziuă. La Periprava stă de veghe un batalion de infanterie de marină, care trebue să apere o parte din braţul Chilia, de orice infiltraţie inamică, pe apă, prin aer sau pe uscat.

Ce e Periprava? Un biet sat de pescari, înfundat într'o pădure seculară de sălcii pe malul nostru ceva mai la deal de Vâlcov. La vreo 2 km. spre Vest de Periprava, se varsă în Dunăre braţul strâmt şi tainic numit Solomonof, care trece prin teritoriul sovietic. Acolo, la Periprava, în acest colţ uitat de lume, într'o perpetuă umezeală, în regatul de inundaţii, de sălcii, încălcat numai de miliardele de ţânţari, care sunt stăpânii atotputernici ai acestor meleaguri vitrege, batalionul nostru de marină luptă cu umezeala, cu ploaia, cu inundaţiile, cu bolşevicii; dar mai ales cu ţânţarii, care sunt mult mai puternici decât fraţii lor bolşevici, căci de aceştia ostaşul nostru se poate apăra, îi poate învinge, fugări sau distruge, dar pe ţânţari imposibil.

Pe malul Dunării sunt împărţite posturile de observaţie şi de pază ale batalionului. Intr'o tranşee, aproape de malul Dunării este instalat un telefon care face legătura cu postul de comandă, camuflat undeva în jungla de sălcii a Peripravei.

Alarmă!

La telefon, cu casca la urechi, stă neclintit şi atent caporalul. Camaradul X, schimbul său, moţăe chircit pe fundul tranşeei. Deodată, un agent de legătură vine în fuga mare spre postul telefonic. Agentul, răsuflând greu, întinde gâtul spre interiorul tranşeiei şi comunică vestea senzaţională:

— Don' caporal, vin două vedete, dinspre Solomonof.

— Ce fel de vedete camarade?

— Vedete bolşevice don' caporal.

— Eşti sigur băiete?

— Sigur dom' caporal. Ce, nu le cunosc eu! Le-a văzut şi dom' sergent, şeful postului, şi m'a trimes în pas alergător să vă raportez, să daţi imediat telefon la postul de comandă. Uite-le, uite-le, dom' caporal, au trecut cotul la Solomonof şi fac rondul spre malul nostru.

Caporalul telefonist scoate capul deasupra tranşeiei, ia binoclul din mâna agentului şi se uită câteva clipe atent spre stânga, dealungul Dunării.

— Thii! şi urmează un compliment românesc. Sunt bolşevici!

Ia telefonul şi sună foarte agitat:

— Alo! Alo! Postul de comandă! Alo! Aici postul de observaţie Nr. 1. Două vedete sovietice vin la vale de pe canalul Solomonof... Da, da, se îndreaptă spre malul românesc... Da, da, am înţeles, să trăiţi!

Un tun mic doboară două vase mari

Tunul antiaerian al sectorului este bine camuflat aproape de malul Dunării. Este un tun de cel mai mic calibru.

Ofiţerul lui aspirantul Y, a primit şi el telefon dela postul de comandă. Comenzile sale urmează scurte şi energice:

— Tunarii la posturi. Cu obuze, asupra vedetei din cap, înălţător 1200, deriva 10 dreapta. Foc de voie repede, începeţi!

Manevra tunului este executată cu o viteză şi precizie remarcabilă. Antiaerianul de oţel, al cărui rol este să cureţe aerul de corbii aviaţiei ai sovietelor, devine tun de coastă şi îşi îndreaptă imediat gura către cele două vedete care vin la vale, vin mereu spre malul românesc cu maxima de viteză.

Deodată, tunul antiaerian începe să-şi arunce loviturile una după alta ca nişte mingi ucigaşe: bum!... bum!... bum!...

Parcă a devenit mitralieră. Observatorul comunică prin telefon.

— Lungă, lungă, scurtă, bunăă!

In jurul vedetei sovietice din cap loviturile cad ca ploaia, asvârlind în sus pâlnii şi jerbe de apă ca nişte fântâni arteziene de câţiva metri înălţime. Deodată vedeta din cap virează brusc spre malul nostru. Catargul îi sboară în ţăndări ca un chibrit. Suprastructura e ciuruită. Mai dă o bandă şi se înclină tot mai mult într'un bord. Deodată o explozie puternică o sgudue dela provă la pupă. Un fum gros negricios rămâne suveran pe locul unde vedeta rusească a cercat zadarnic să încalce teritoriul românesc. Ruşii au sărit în apă ca broaştele. Mai toţi înnoată cu desnădejde spre malul rusesc. Două-trei perechi de mâini, se mai văd deasupra luciului Dunării, bătând aerul de câteva ori, apoi dispărând în apele ei tulburi.

Mitralierele noastre pârîe furioase. Băşici şi dâre de apă sfâşie Dunărea ca nişte bice în direcţia celei de a doua vedetă, care, zăpăcită, nu ştie încotro s'o ia. Se pare că a stopat. Se apleacă mereu în tribord, sau cum spun marinarii se „canariseşte". Obuzele tunului aviatic prind în plasa lor de foc nenorocita vedetă. Deodată ea se înclină brusc şi mai mult. Echipajul ei se asvârle în apă şi înnoată cuprins de fiorii morţii, după tovarăşii lor, spre malul sovietic. Vedeta, rănită de moarte, mai alunecă câteva zeci de secunde spre malul nostru, apoi se afundă adânc cu prova în mal.

Cum a fost prinsă „nevasta lui Stalin"!

Marinarii noştri îşi aruncă bonetele pe sus în aer de bucurie şi strigă tot ce le trăsneşte prin cap.

— Ura!... A noastră eşti!... Submarin te fac!... Treci la mal, să-ţi legăm barbeta de nară!...

Trebue să remarcăm că tunul nostru antiaerian era de cel mai mic calibru, pe când cele două vedete rapide ruse, erau blindate cu plăci de oţel cimentat de 76 mm.; avea mici mitraliere la bord şi mergea cu o viteză de peste 50 km. pe oră.

O pierdere ireparabilă pentru marina sovietică.

Scufundarea uneia din aceste vedete şi capitularea celeilalte sunt fapte pe care marinarii batalionului de infanterie de marină X le-au înscris cu mândrie, în istoria acestui răsboi.

Lt.-C-dor VERBICEANU M.

O nouă dublă victorie

După prima victorie a marinei noastre de război, marcată prin scufundarea crucişătorului uşor MOSCOVA şi avarierea crucişătorului uşor HARCOV, importante unităţi navale ale flotei comunicste în Marea Neagră, Marina Regală a M. S. Regelui Mihai I, a înregistrat a doua dublă victorie, prin distrugerea a două submarine bolşevice ce au avut îndrăzneala să tulbure apele teritoriale ale litoralului dobrogean.

In timp ce un grup de Canoniere şi Torpiloare erau în misiune, către ora prânzului, postul de observaţie al Torpilorului „NĂLUCA", comandat de căpitanul de marină P. H., ce făcea protecţia Grupului de torpiloare şi canoniere aflate în misiune, zăreşte periscoapele unui submarin inamic, în imediata sa apropiere.

O comandă scurtă, în care energia comandantului şi dorinţa de a înfrunta nava inamică cu tot avântul, face ca întreg echipajul să scânteeze de importanţa momentului.

„NĂLUCA", într'o clipă este îndreptată cu prova spre submarinul roşu pentru al „pintena", lansând deasupra lui grenade submarine.

Simultaneitatea atacului întreprins de Năluca, a făcut să se vadă imediat pe locul unde se zărise dâra de apă înteţită de mersul submarinului, o pată de mare de ulei şi o mulţime de bule de aer.

Exploziile formidabile ale grenadelor, răscolind adâncurile mării, au lovit în plin submarinul sovietic, înmormântând, pentru vecie, pe acei care voiau să atace bătrânele ţărmuri stăpânite cândva de Mircea cel Mare, primul Voevod Român întemeetor de flotă.

Al doilea submarin scufundat

Bănuindu-se că s'ar mai afla în apele noastre şi alte forţe bolşevice, au sosit pentru supravegherea şi continuarea misiunei: VIJELIA, VISCOLUL şi VIFORUL.

La puţin timp după începerea misiunei de supraveghere, comandanţii celor trei vedete torpiloare, locotenenţii de marină; Ig., Za., şi Bo, zăresc periscopul celui de al doilea submarin, ce se îndreaptă, cu viteză, spre larg spre a nu fi surprins şi scufundat.

Sesizând situaţia, comandanţii celor trei vase rapide româneşti, s'au avântat, cu maximum de viteză, peste dâra de apă ce se încreţea deasupra submarinului inamic, asvârlind o serie de grenade submarine.

Acţiunea întreprinsă de Vedetele noastre, a făcut ca exploziile provocate, prin lansarea bombelor, să acopere toată zona înconjurătoare a locului unde se afla inamicul, răscolind din nou fundul şi ridicând la suprafaţă trombe de apă.

O linişte mormântală pusese stăpânire pe colosul monstru de fier şi oţel sovietic.

La suprafaţa mării o pată compactă de ulei şi numeroase bule de aer, semn caracteristic al submarinelor scufundate, arătau, celor ce îi pândeau apariţia, că inamicul a fost atins de moarte.

Reîntoarse la bazele lor, forţele noastre navale au raportat imediat cum s'au petrecut faptele.

Marina Regală Românească, înregistrând încă o victorie, învederează moralul ridicat al bravilor noştri marinari şi activitatea fructuoasă a unităţilor sale de război.

Spontaneitatea, temeritatea şi gradul de pregătire al personalului, precum şi calităţile technice ale vaselor

noastre, au pus în imposibilitate pe inamic, de a putea pătrunde în zona maritimă românească.

Iniţiativa atacurilor inamice s'a sfărâmat de zidul de oţel al bravilor marinari călită în dragostea de Neam, Ţară şi Rege.

Cap. T. R. CR. TEODORESCU
reporter de război P.P.
(Viaţa)

România la gurile Dunării

Situaţia geografică îi predestinează României un rol important atât în viaţa politică, dar mai ales în cea economică a Europei de mâine. Aşezată la gurile Dunării, ea este chemată să asigure legătura comunităţii noastre continentale cu ţările din răsărit. Prin România se vor face schimburile comerciale între Statele europene şi cele orientale. Europa se va alimenta cu materii prime din celelalte continente, mai ales din bogatele rezerve ale Asiei, în schimb va exporta produse prelucrate şi fabricate. O mare parte a acestor exporturi se va face prin gurile Dunării şi pe drumurile maritime ale Mării Negre. România va fi centrul acestor comunicaţii şi va avea de îndeplinit misiuni de intermediară, câteodată chiar de negociantă, între diversele interese cari se vor întâlni la acest punct de racordare a căilor intercontinentale.

In vederea unei circulaţii mai active şi mai abundente la gurile Dunării, regimul acesta trebuie reglementat pe noui baze internaţionale, pe lângă respectarea tuturor drepturilor României ca Stat riveran. Trebuiesc tăiate canaluri de ieşire la mare, apoi amenajate şi lărgite porturile, construite mari docuri şi antrepozite, înfiinţate şantiere navale şi organizată o bursă intercontinentală pentru facilitarea schimburilor comerciale. Prin intensificarea vieţii economice la gurile Dunării, oraşe noui se vor ridica şi cele vechi se vor desvolta, ţara şi poporul nostru câştigând de pe urma acestei înfloriri din toate punctele de vedere. România va fi centrul de animaţie şi de propăşire al traficului intercontinental. Negustorii din orient vor gravita spre porturile româneşti, iar exportatorii europeni vor veni aci să încheie afaceri. Toţi vor aduce şi vor lăsa bani în aceste porturi dunărene şi dealungul căilor de ieşire spre Marea Neagră, unde populaţia noastră a trăit multă vreme în sărăcie şi în condiţiuni deplorabile, dar unde în viitor se va creia prin activarea traficului comercial o sumedenie de noui posibilităţi de muncă şi de existenţă mai bună.

Să nădăjduim că noua ordine europeană va ridica nivelul de vieaţă al acestei populaţii dunărene, oferindu-i mijloace de desvoltare cum nu putea avea în trecut.

In ceeace priveşte reglementarea internaţională a Dunării, ea va trebui să fie legiferată în cadrul unei convenţiuni europene, cu participarea Statelor direct interesate şi cu prezenţa efectivă, permanentă şi preponderantă a României. Principiul libertăţii de navigaţie prin aceste căi de comunicaţie maritimă, cari leagă Dunărea de Marea Neagră, trebuie să fie supus îngrădirii dictate de interesele economice ale României şi ale comunităţii europene de mâine. Intre convenţia aceasta şi aceea care va stabili normele de trăire şi de progres ale Europei va trebui să existe o perfectă concordanţă. Prin gurile Dunării va respira vieaţa Europei spre continentele din răsărit şi aici va fi poarta de intrare şi de ieşire a popoarelor cari îşi vor da mâna prieteneşte pentru pecetluirea sentimentului de colaborare în pace şi ordine. Multe naţiuni vor fi interesate ca organizarea traficului prin gurile Dunării să fie perfectă şi să dea cele mai rapide posibilităţi pentru desăvârşirea schimburilor. Normele cari vor sta la temelia acestei organizări vor putea deci prevede contribuţii proporţionale în raport cu serviciul îndeplinit. Din aceste încasări, administrate de un organism instituit prin noua convenţiune internaţională, se vor putea acoperi diversele cheltueli de investiţii şi întreţinere a căilor de navigaţie şi a porturilor din gurile Dunării.

Intre Statele cari vor beneficia de nouile rosturi şi de viitorul regim al gurilor Dunării va fi în primul rând România, fiindcă prin ordinea de mâine ce se va stabili în Europa şi prin înaltele misiuni cari îi sunt rezervate, ţara noastră se va desvolta pe teren economic în măsură atât de mare, încât mijloacele şi posibilităţile de expansiune şi de schimburi internaţionale pe cari i le va oferi căile de comunicaţie fluvială şi maritimă vor fi de o importanţă capitală pentru ea. Comerţul şi desfacerea produselor noastre n'ar ajunge la un potenţial de trafic atât de covârşitor fără Dunăre sau fără Marea Neagră. Ori, tocmai delta Dunării va face, prin canalurile sale ce urmează să fie înmulţite, lărgite şi amenajate, o legătură indispensabilă între drumurile maritime şi cele europene. Bunurile noastre naţionale, cari vor fi exploatate cu o rentabilitate maximă în regimul de mâine, vor găsi posibilităţi de valorificare mult mai uşoară şi mai grabnică prin întrebuinţarea mijloacelor de navigaţie. Mai cu seamă exportul petrolului nostru şi a grânelor va dobândi enorm de mult şi va lua proporţii formidabile, ceeace va fi atât în interesul românesc, cât şi în favoarea prosperităţii europene.

(Curentul) AUREL COSMA

Importanţa intercontinentală a drumuiul Dunăre-Salonic

Acum, când o nouă ordine trebue să se stabilească în Europa, pentru satisfacerea necesităţilor vitale ale celor 550 de milioane de locuitori ai ei şi al căror număr sporeşte anual în mod îngrijitor, ar fi o mare greşeală, cu repercusiuni turburătoare de pace în viitor, dacă la trasarea noilor hotare nu se vor avea în vedere în primul rând: unitatea economică a statului nou format şi funcţia lui internaţională.

Şi aceasta cu atât mai mult cu cât ar fi vorba de teritorii cu funcţii intercontinentale pe cari locuesc amestecate popoare diferite şi slabe în drumul altora mult mai numeroase şi mai importante ca aporturi economice în viaţa continentului nostru.

Astfel ar fi cazul fracţiunilor de naţii din Peninsula Balcanică cari ar pretinde să taie cu hotarele ţările lor, drumul intercontinental care ar porni dela Dunăre la Salonic, mergând spre Sud la continentele noastre vecine: Asia şi Africa.

La capătul de Nord al acestui drum la Dunăre ar rămâne cu nevoile lor de tranzit: deoparte Germania, cu toate protectoratele ei de pe Dunărea de sus, Ungaria şi toate ţările dela nord de ele, de alta România, toate ţările dela nord-est de ea.

Se poate spune că Salonicul, totuşi, s'a ridicat aşa de repede în ultimii 10—15 ani, încât oamenii politici români, — ocupaţi cu gospodăria internă — nu au avut timpul să cunoască importanţa unui nou factor economic pentru ţara noastră.

Să vedem deci pe scurt cauzele acestei repezi ridicări:

1. Decăderea Constantinopolului ca importanţă în Statul turcesc şi ca port pentru comerţul rusesc în declin după război.

2. Micşorarea importanţei ca port a Triestului după dispariţia statului austro-ungar, care îl folosea.

3. Interpunerea unei singure ţări — Jugoslavia — ea însă-şi ţară mare între Dunăre şi Grecia.

4. Stabilirea unui mare număr de capitalişti greci reîntorşi din America, precum şi învestirea în clădiri şi întreprinderi a capitalului acumulat de negustori pe vremea ocupaţiei aliaţilor din trecutul război mondial.

5. Ca efect al stampilărei banilor de hârtie care le-a redus valoarea nominală cu 50%, s'a căutat un plasament al numerarului în întreprinderi de tot felul dar mai ales în imobile.

6. Eftenirea mâinii de lucru din cauza numărului mare de refugiaţi din Asia Mică, a provocat din partea

Statului şi a Comunei întrebuinţarea acestora — spre a le da de lucru — la lucrări de mare importanţă pentru port şi oraş, a cărui faimă peste hotare i-a adus noi progrese.

7. Ţările dela nord au început să înmulţească relaţiile comerciale cu acest oraş de 350.000 locuitori.

Pentru viitor, date fiind posibilităţile de trai relativ bun în acest oraş, numărul locuitorilor lui s'ar putea ridica la câte-va milioane.

Ca port, aşezat într'un golf apărat de vânturi prin munţi înalţi ar putea cuprinde cu relativ puţine cheltueli, bazinuri şi cheiuri de acostare comparabile cu ale celor mai mari porturi din lume.

In anul trecut s'a insistat în toată presa balcanică, cu multe ilustraţii şi revenire asupra: „importanţei unui canal care ar lega Salonicul cu Dunărea prin Valea Vardarului în continuare spre nord fie pe Morava fie pe Timoc".

In Jugoslavia mai ales s'a considerat de foarte mare importanţă acest lucru, pe care toţi îl doreau să se înfăptuiască cât mai grabnic cu ajutorul germanilor.

Deasemenea s'a studiat încă de multă vreme, fiind azi din nou la ordinea zilei, posibilitatea înfăptuirei unui canal la est de Salonic, pe deasupra peninsulei Calcidice, care să apropie mult acest oraş de Istanbul.

La toate acestea trebue să mai adăogăm în favoarea Salonicului, că negustorul din ori ce parte a celor 3 continente ar veni găseşte destui alţi negustori cu cari să se înţeleagă în limba lui proprie în acest oraş.

Aşezat mai aproape ca Marsilia şi Triestul de porţile orientului, el întrece posibilităţile de desvoltare ale Istanbulului, fiind mai aproape de masa mare a populaţiei din Europa Centrală chiar fără a ţine seama de avantagiile enorme pe care le-ar da un canal Dunăre-Salonic acestui port, asupra ori cărui altul din sudul Europei.

Dacă ne gândim, pe de altă parte, că Văile Nilului şi ale Tigrului şi Eufratului vor cădea în relaţiile economice ale Axei cari în mod necesar îşi vor trage de acolo o mare parte din hrană şi materii prime, trimiţând şi numeroase produse industriale în schimb; observăm cât de mare importanţă, trebue să i-se dea în mod necesar acestui mare oraş şi port.

(Curentul) GEORGE VASILIAD

Dunărea în viitoarea ordine europeană

România va avea de îndeplinit roluri mari şi însemnate în domeniul circulaţiei fluviale şi maritime, fiind că este aşezată la Marea Neagră şi la gurile Dunării, iar ca stat riveran stăpâneşte porţiunea cea mai navigabilă şi cea mai întinsă a acestui fluviu. Dunărea şi Marea Neagră nu mai pot fi considerate ca hotare naturale pentru despărţirea popoarelor, ci dimpotrivă ele vor fi folosite ca mijloace orânduite pentru apropierea şi unirea între neamurile răsfirate de soartă pe diversele întinderi pământeşti. Ca legătura între vieaţa acestor popoare să fie mai complectă, iar schimburile lor economice să fie mai intensive, este absolut necesar ca să se asigure libertatea de navigaţie pe aceste căi aquatice. Principiul securităţii va trebui să fie reglementat prin stipulaţiunile unei convenţiuni internaţionale, dându-i în acelaşi timp şi o formă de garanţie practică prin desvoltarea marinei comerciale şi militare.

In consecinţă, România va trebui să-şi mărească numărul şi capacitatea de tonaj a vaselor sale comerciale, construind în acelaşi timp o puternică flotă maritimă şi fluvială pentru securitatea libertăţii sale de navigaţie. O serie întreagă de vapoare moderne româneşti, bine utilate şi înzestrate cu tot confortul necesar, atât pentru transportul de persoane, cât şi pentru traficul comercial, vor servi în cea mai largă măsură nu numai interesele României, ci vor sta la dispoziţia imperioaselor nevoi ale schimburilor internaţionale dintre Europa şi celelalte continente.

România este predestinată prin situaţia ei geografică şi prin importanţa ce o va avea în noua ordine europeană, să devină un Stat cu puternice şi numeroase mijloace de navigaţie fluvială şi îndeosebi maritimă. Serviciul nostru maritim va fi chemat să asigure drumurile de legătură spre ţările Levantului şi spre părţile mai îndepărtate ale orientului. Serviciul maritim al României va avea de îndeplinit traficul importurilor de materii prime şi al exporturilor de produse din Europa. Ca să fie însă la înălţimea chemării sale, acest serviciu va trebui să fie reorganizat, desvoltat şi mereu dotat cu noui mijloace de transport maritim.

Dunărea va fi una dintre cele mai importante artere de circulaţie economică, iar rolul şi însemnătatea ei vor creşte din ce în ce tot mai mult. Pentru România, ea va fi principala cale de comunicaţie a comerţului extern. Pe undele ei vom transporta cele mai importante produse româneşti, cum ar fi: grâul şi orzul, ovăzul şi porumbul, carnea şi pieile sau blănurile, lemnele şi pietrele, apoi tancurile de petrol şi de benzină, lâna şi încă multe alte lucruri. Dar nu trebuie să uităm, că pe lângă România vor mai fi şi alte ţări cari vor face exporturi pe acest drum fluvial. De aceea va fi atât în folosul general al Europei noui, ca pe cale de aranjament internaţional să se stabilească anumite directive şi norme precise pentru reglementarea traficului dunărean.

In ceeace priveşte interesele româneşti, ca să putem face faţă în viitor concurenţelor altor state, cari s'ar servi de navigaţia pe Dunăre pentru a ne depăşi prin cantitatea exportului lor în diversele centre de desfacere ale comerţului european, va trebui să ne pregătim ca să punem în funcţiune şi să intensificăm la cel mai înalt grad de productivitate toate întreprinderile noastre capabile să dea un randament superior, ca prin aceste produse ale noastre să putem combate orice concurenţă. Desigur, reactivarea sau amplificarea diferitelor noastre mine şi uzini, intreprinderi şi exploatări, vor reclama la început formidabile investiţiuni, mai ales de maşini şi de articole technice. In această direcţie însă nădăjduim, că în cadrul programului de muncă şi de desvoltare economică a Europei de mâine, marile ţări industriale, cum ar fi în primul rând Germania, Italia şi Franţa, cari sunt cele mai mari cumpărătoare ale noastre, ne vor da tot concursul necesar pentru înzestrarea technică a producţiei. Atunci vom putea avea certitudinea, fără teamă de concurenţă, că traficul nostru pe Dunăre îşi va găsi debuşeuri pretutindeni, deoarece atât prin calitatea, cât şi prin cantitatea lor, produsele româneşti vor dobândi o preferinţă binemeritată.

Iată cum va ajunge România să cucerească, prin desvoltarea economiei naţionale şi a schimburilor comerciale, favorizate prin traficul navigaţiei dunărene şi maritime, o poziţie de mare însemnătate în noua ordine de pace şi de evoluţie productivă din Sud-Estul european.

(Curentul) AUREL COSMA

In numărul viitor vom continua să relatăm faptele de vitejie ale marinarilor noştri, aşa cum sunt redate în presa cotidiană.

Problema vasului de linie al viitorului.

VOM VEDEA CUIRASATUL DE PESTE 60.000 TONE?

D. Jean Ricard, inginer civil de construcţii navale, publică, sub titlul de mai sus, câteva foarte importante consideraţiuni, din cari extragem cele ce urmează :

Amiralul Harold Stark, şef al Biuroului de operaţiuni la Statul Major general al Marinei americane, a făcut de curând să se ştie că serviciile sale technice studiau planurile unor cuirasate de 50.000 până la 52.000 tone.

Se ştia că japonezii, americanii, britanicii şi poate şi germanii, construiau cuirasate de 40.000 până la 45.000 tone.

Suntem foarte departe de unităţile de 35.000 tone pe cari diferite puteri le construiau în 1935.

Goana tonajului a reînceput într'un ritm vertiginos.

Concepţia vasului de linie modern.

Vasul de linie modern se deosebeşte de înaintaşul său plăsnuit către 1914, printr'o apreciabilă mărire a vitezei, care a trecut de la 23 la 30 noduri, şi printr'o considerabilă creştere a fracţiunii deplasării consacrate protecţiei.

Sporirea vitezei este paralelă aceleia constatate la toate unităţile navale : aceea a crucişetoarelor a trecut de la 28 la 35 noduri, aceea a distrugătoarelor dela 32 la 40 noduri.

Ea rezultă din progresele realizate în concepţia şi în construcţia aparatelor-motoare şi evaporatoare, progrese cari au îngăduit să se realizeze puterea massivă de la 50 la 20 kg. pe cal, la marile unităţi, şi, de la 22 la 11 kg. pe cal, la unităţile uşoare.

Această mărire de viteză n'a adus cu ea o creştere sensibilă a fracţiunii deplasării vasului consacrată propulsiunii lui.

Cei 40.000 cv. ai lui *„Royal Sovereign"* cereau 2000 tone, adică 8% din deplasare, iar cei 140.000 cv., ai lui „King George V" din 1936, nu mai cer decât 2.800 tone, ceeace corespunde, în mod simţitor, aceluiaş procentaj.

Creşterea protecţiei a fost justificată prin nevoia de a pune părţile vii ale vasului la adăpost de obuzele trase de la foarte mare distanţă sau de bombele de avion. Ea se dovedeşte mult mai costisitoare de cât creşterea de viteză şi face un mare gol în devizul greutăţii. Nu s'a găsit încă mijlocul de a se face blindaje din aliaje uşoare.

Pe cuirasatul german de 28.000 tone *„Baden"*, vas considerat ca foarte bine protejat, pentru epoca lui, se consacra 31,6% din deplasament, pentru protecţie, adică 8850 tone, dintre cari 6.100 tone pentru protecţia verticală, 2.020 tone pentru protecţia punţilor şi 730 pentru protecţia submarină.

Un procent identic găsim pentru contimporanul său englezesc *„Royal Sovereign"*, ca şi pentru franţuzescul *„Bretagne"*, de 24.000 tone.

Pentru cele 35.000 tone moderne, fracţiunea din deplasament destinată protecţiei trebuie să atingă şi chiar să depăşească 40%, adică 14.000 tone (aceasta este cifra dată în anuare pentru *„King George V"*).

Oricât de ridicată ar părea, la prima vedere, această cifră, dintr'un anumit punct de vedere, ea nu asigură totuşi o protecţie atât de completă ca aceea pe care o are *„Baden"*.

Elementele de protecţiune contra obuzelor şi contra torpilelor

Datele pe cari le citează autorul articolului din care facem aceste extrase sunt riguros exacte numai pentru *„Baden"*, vas astăzi dispărut.

Pentru celelalte cuirasate moderne şi recente, datele trebuiesc considerate numai ca aproximative.

a) Protecţiunea verticală a obuzelor.

Schematic, această protecţiune este asigurată de o centură principală având o înălţime de 4 m. şi constituind peretele lateral al tranşei celulare, limitată prin două punţi blindate inferior şi superior. Pe *„Baden"*, grosimea ei maximă era de 345 mm. ; pe *„Nelson"*, ea este de 356 mm. ; pe *„Hood"*, ea a putut fi redusă la 305 mm., înclinând blindajul, fapt care, mărind incidenţa proiectilelor, permite să li se reducă efectul la o distanţă dată.

In 1920, aceste cifre erau socotite ca fiind necesare spre a asigura o bună protecţiune, la distanţe mijlocii, contra proiectilelor de 380 mm. Sunt toate motivele să socotim situaţia ca necesară şi în momentul actual, întrucât posibilitatea de a trage la 40.000 metri nu suprimă eventualitatea unei lupte la 15.000 m.

Această centură principală cuprinde aproape trei sferturi ale lungimii, şi e continuată la extremităţile mai puţin vulnerabile printr'un blindaj mai puţin gros, de 150 până la 180 mm.

b) Protecţiunea contra torpilelor.

Pe cuirasatul *„Baden"*, această centură principală avea deasupra, pe lungimea citadelei, o centură de 245 mm., având, la rândul ei, deasupra, cazematele de artilerie mijlocie, protejate prin blindaje de o grosime de 170 mm.

Pe cuirasatul *„Baden"*, protecţiunea contra torpilelor erà asigurată de un blindaj longitudinal în greutatea cocei, dar şi printr'un blindaj interior de 50 mm. grosime, întins pe cele trei sferturi ale lungimii şi pe o înălţime de aproape 6 m.

Armamentul.

După ce dă o serie de indicaţiuni asupra sistemului de protecţiune a punţilor şi asupra devizului de greutate, — indicaţiuni asupra cărora trecem —, autorul studiului pe care-l folosim aci, vorbind de armamentul crucişetoarelor, ajunge la concluziunile următoare, în domeniul respectiv :

Germanii reinstalează cele patru turele duble, de 380 ale lui *„Baden"*, însă, pe cât se pare, cu o vădită pagubă în ce priveşte viteza.

Italienii instalează nouă tunuri de 380, în trei turele triple, scăzând şi mai sensibil protecţiunea.

Francezii şi britanicii adoptă opt tunuri de 380, sau 10 tunuri de 356, însă cu condiţia de a admite puternica concentrare a turelei quadruple, care, în spiritul celui ce a conceput-o, în 1912, nu era făcută spre a se instala numai opt tunuri pe un vas, ci cel puţin douăsprezece sau, de preferinţă, şaisprezece.

Americanii, în fine, au pus nouă tunuri de 406, sacrificând de bună voie viteza. Ei au recuperat 800 tone asupra puterii motrice, câştig care trebuie să fie triplat în mod sensibil dacă avem în vedere reducerea ca lungime a vasului şi incidenţele sale asupra greutăţii cocei şi asupra protecţiunii. Aceasta însă îi va costa cel puţin trei noduri.

Japonezii au preferat să nu rezolve problema şi, denunţând tratatul de la Washington, s'au lansat direct în construirea de unităţi mai mari de 40.000 tone.

Ce consideraţiuni îngăduie să se realizeze tonaje superioare celor 35.000 tone.

Este uşor de văzut, în mod cu desăvârşire sumar, ce consideraţiuni precise şi certe ar îngădui să se realizeze deplasamentele de 40.000, de 45.000 şi de 50.000 tone.

Vom admite, în acest scop, că :

a) greutatea cocei şi a accesoriilor ei este egală cu de 0,3 ori deplasamentul ;

b) viteza rămâne constantă şi egală cu 30 noduri şi că puterea, deci greutatea aparatului motor şi evaporator sunt proporţionale puterii de 2/3 a deplasamentului ;

c) că protecţiunea verticală rămâne proporţională cu raportul dimensiunilor lineare, adică cu puterea de 1/3 a deplasamentului (la grosime constantă ;

d) că protecţiunea punţilor rămâne proporţională cu patratul dimensiunilor lineare, adică cu puterea de 2/3 a deplasamentului (la grosime constantă).

Dacă se exprimă în cifre raporturile de mai sus, vedem că vasul modern, având armamentul şi protecţiunea verticală a lui *„Baden"*, se situează spre 40.000 iar nu spre 35.000 tone.

Spre 45.000 tone începem să avem un disponibil de armament care îngăduie să tindem spre tunul de 406 mm., care cântăreşte aproape cu 20% mai mult de cât cel de 380 mm.

In ce priveşte tunul de 457, care cântăreşte cu 75% mai mult de cât cel de 380, nu putem nici măcar să-l avem în vedere cu un deplasament de 50.000 tone, cu atât mai mult cu cât s'ar constata în acel moment că fracţiunea de deplasament de 0,4, consacrată protecţiunii, a devenit din nou insuficientă, grosimile de blindaj de ordinul 0 m. 350 considerate ca suficiente contra tunurilor de 380 sau 406 devenind foarte insuficiente contra tunului de 407, care ar cere grosimi de cel puţin 400 mm. pentru centură şi de 250 mm. până la 275 mm. pentru punţi.

Legea numărului...

Acestea spuse, trebuie să sperăm că nimeni nu va adopta calibrul monstruos al tunului de 457 mm., a cărui nevoie de altfel nu se prea vede.

Căci, nu există îndoială, dacă mâine un nou Fisher, sacrificând cu intenţiune protecţia, ar instala tunuri de acest calibru pe o cocă de cel puţin 50.000 tone, nu vom întârzia să asistăm la punerea pe şantier a unui vas *„echilibrat"* al cărui deplasament ar fi probabil de 60.000 tone.

Cu cât vasul creşte în deplasament, cu atât preţul său sporeşte, şi cum bugetele nu pot urma aceeaş progresie, numărul scade.

Dacă mâine deplasamentul standard va trece la 60.000 tone, aceste efective vor suferi inevitabil o nouă reducere.

Cu ce este egală reducerea efectivului.

O asemenea reducere a numărului dă naştere unei primejdii de ordin strategic care nu este de loc de desconsiderat.

Vasele, oricât ar fi ele de mari, au metehne sau boli cari le imobilizează uneori. Aceste metehne sau boli sunt şi numeroase şi felurite...

In cursul unui război de durată destul de lungă, pot astfel să fie imobilizate în mod simultan, şi probabilitatea imobilizării simultane a două sau trei unităţi ale unei flote de şase unităţi este desigur mai mare decât probabilitatea imobilizării a patru sau şase unităţi ale unei flote de douăsprezece unităţi.

Se poate răspunde că aceeaş situaţie este probabilă pentru amândoi adversarii, fiecare din ei putând să se găsească în acest caz. Acest lucru nu este adevărat, deoarece marina cea mai tare, care trebuie să stea la larg în mod continuu, lungi răstimpuri, este mai supusă avariilor decât marina cea mai slabă, care rămâne la bazele sale până în ziua pe care a ales-o spre a da bătălia, cu toate forţele complete.

Din punct de vedere tactic, reducerea numărului determină deasemenea serioase inconveniente. Cu efectivele sale slabe, bătălia escadrelor moderne pierde această rigiditate aproape convenţională, care paraliza orice manevră şi împiedică adeseori ca bătălia să fie decisivă, însă care aproape sistematic lasă dominaţia mării celui care avea superioritatea numărului.

Cu efective slabe, manevra şi toate neprevăzutele pe cari ea le comportă redevin posibile, Cu manevra, şansele marinei mai slabe numericeşte sporesc.

Viitorul vasului de linie.

N'ar trebui ca, din cele mai sus expuse, să scoatem încheerea că vasul de linie şi-a trăit traiul.

Dintre toate vasele, el a fost şi rămâne cel mai eficace şi cel mai economic.

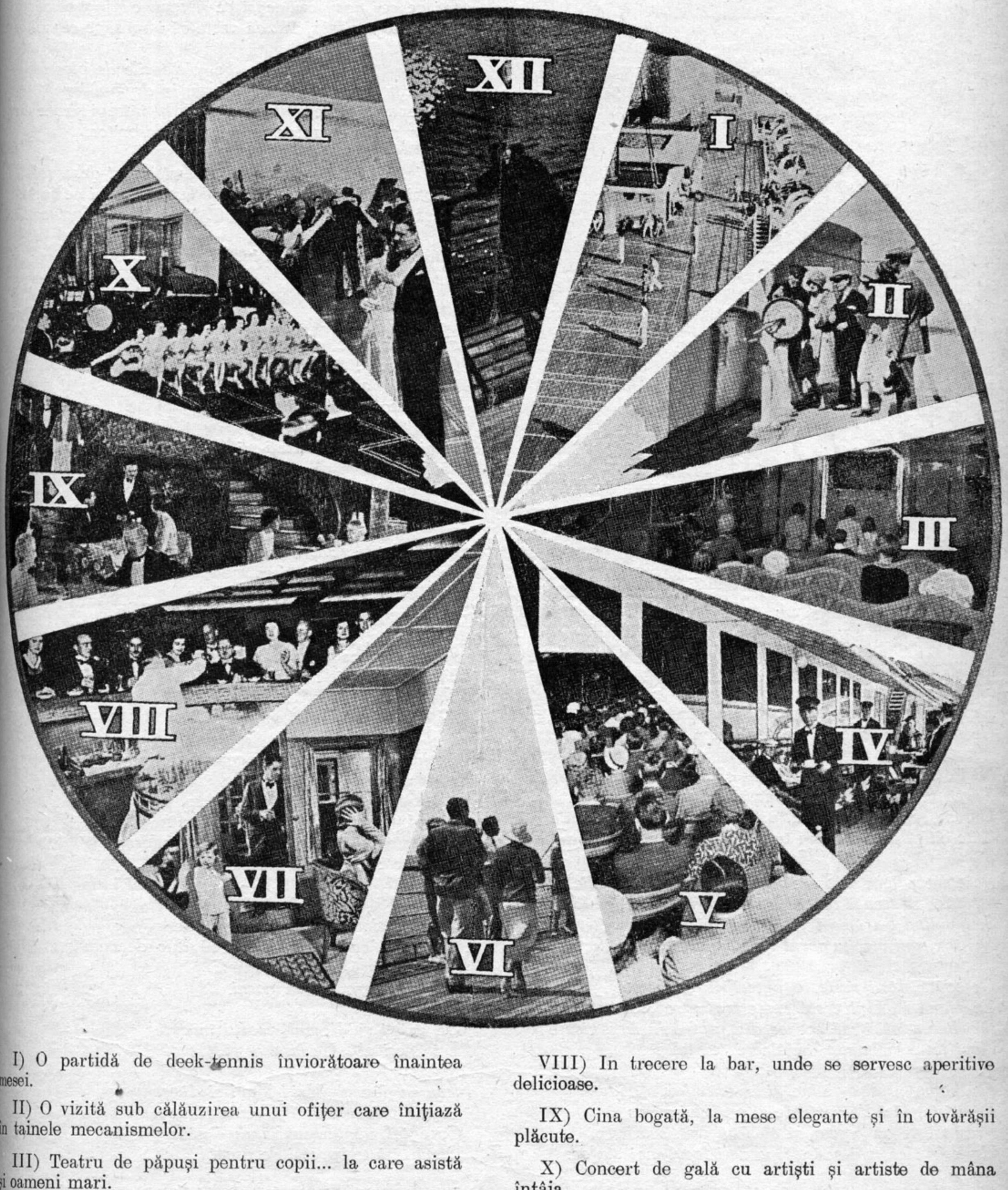
Este cel mai eficace, fiindcă vasul de linie a dat aproape totdeauna libertatea mării şi toate avantagiile decurgând din ea, beligerantului care dispune de el ; este cel mai economic, fiindcă el dă această libertate de cele mai multe ori fără luptă, deci fără vărsare de sânge.

Afară de aceasta, el nu trebuie să-şi piardă caracterul militar, mărindu-se în proporţii uriaşe şi devenind, din această cauză, atât de rar şi deci atât de scump, încât să nu mai avem curajul să-l lăsăm să înfrunte riscurile legate de orice război.

Marile naţiuni, a căror securitate se întemeiază pe puterea maritimă, n'au niciun interes să sporească în chip nemăsurat puterea vasului de linie. O asemenea politică este chiar aproape direct contrarie interesului lor şi cei cari ar pierde din vedere acest lucru ar risca să-şi nimicească, cu propriile lor mâini, temelia puterii lor navale.

Un atare adevăr a fost limpede înţeles de Marea-Britanie care în 1932, propusese reducerea deplasamentului limită la 25.000 tone.

VIAŢA PE UN MARE VAPOR DE PASAGERI



I) O partidă de deek-tennis înviorătoare înaintea mesei.

II) O vizită sub călăuzirea unui ofiţer care iniţiază în tainele mecanismelor.

III) Teatru de păpuşi pentru copii... la care asistă şi oameni mari.

IV) Privind marea, pasagerii iau ceaiul pe punte.

V) Mic şi mare la cinematograf, — când se dau şi noutăţile de pe tot globul.

VI) O plimbare pe punte, respirând dătătorul de sănătate aer.

VII) Pregătirea toaletelor pentru seara.

VIII) In trecere la bar, unde se servesc aperitive delicioase.

IX) Cina bogată, la mese elegante şi în tovărăşii plăcute.

X) Concert de gală cu artişti şi artiste de mâna întâia.

XI) Dansul, căruia nu-i resistă nici cei mai în vârstă.

XII) Inainte de culcare câte o clipă de reverie, în faţa imensităţii sclipitoare.

A doua zi... d'a capo, dacă marea e bună şi răul de mare nu te secfestrează în cabină.

Radu şi Ana

EL

Se întinsese mare pânza şi bărcuţa mea uşoară
De zefir împinsă ager, printre valuri 'luneca
Precum pasărea de apă, ea din ce în ce tot sboară,
Iar în urmă-i orizontul ca 'ntr'un cerc se învârtea.

Liniştită, ostenită, doarme Dunărea bătrână
Şi-a ei maluri selciate, reflectau umbrele lor
La lumina argintie, răspândită atunci de lună,
Ce pe cerul plin cu stele, străbătea din nor în nor.

Nici o şoaptă, nici un freamăt s'auzeau atunci pe unde!
Tăcea totul în natură, chiar şi frunza reposa!
Dar pe cer în depărtare, unde abia ochiul pătrunde,
Câte un fulger, câte un tunet, pacea nopţii turbura.

Rezemat a lene în barcă-mi, îngânam o melodie...
Căutând să treacă timpul, ce-mi părea că stă pe loc;
Şi gândind l-a mea iubită, mut, pierdut în reverie,
Nu simţeam nici sombrul tunet, nici al fulgerilor foc!

De-odată, fără veste, o puternică suflare
Ce părea că Universul peste tot cutreera!
Isbi barca-mi şi mă scoase din profunda mea visare!
Apoi totul ca'nainte, în tăcere reintră.

Mă uitam în jur de mine, şi ca cerbul ce'n pădure
Deşteptat fără de veste de al prafului miros
Presimţeşte un pericol şi aleargă prin scorbure
Unde-i valea mai adâncă, unde-i locul mai stufos.

Tot aşa şi pentru mine, fu destul să iau aminte
C'acel vânt ce trecu iute, o furtună prevestea
De aceia cu putere mânam barca-mi înainte
Căci vedeam cu siguranţă că treptat se apropia.

Şi vâsleam, vâsleam puternic, dar eram departe încă
Când o dungă întunecată ce tot cerul cuprindea
Imi părea că mă goneşte, îmi părea că mă alungă
Şi vedeam că ea din cale mă putea îngreuia.

Se încreţise toată apa, începuse chiar şi vântul
Valuri mici şi de tot dese fâlfoteau în jurul meu
Iar pe cer norii cei negri ce păreau c'ating pământul
Mugind groasnic, dau de veste că-i aproape ceasul greu!

Rari de tot şi mari ca boabe, picăturile de ploae
Plesneau apa şi'n cădere şuerau în drumul lor;
Iar departe peste maluri, se vedeau întregi şiroae
Ce ca negrele fantasme alergau îngrozitor.

Ploaia, vântul, începuse mai turbat ca tot-deauna!
Stropi de apă duşi de valuri, udau barca-mi ne'ncetat;
Şi zadarnic fiind toate, când acum sosea furtuna!

Pitulat în a mea barcă încetasem de vâslat!

EA

Fugiţi departe, oh! triste gânduri
Căutaţi pe alta a întrista
In ecoul nopţii dus de vânturi
Eu consolare voi căuta!

Fugiţi departe! redaţi-mi pacea
Liniştea dulce ce mi-aţi răpit
In ecoul nopţii eu aud vocea
„Radu" că vine, Radu iubit!

Cânta fetiţa; dar dulcè-i voce
Se pierde tainic într'un murmur
O presimţire vai! nu-i dă pace
Şi negre gânduri o înconjur!

Şi cum sta astfel mult gânditoare,
Lacrimi pe faţa-i încet curgea
Suspine repezi, oftări amare,
Al său piept fraged mereu sălta.

De un ceas acolo, de un ceas mai bine
Stătea fetiţa şi-aştepta.....
— „Oh! nu mai vine!... oh! nu mai vine...
— „Mă duc Mămico 'naintea sa!
— „Aşteaptă Ano!.... Ce n'ai răbdare...
— „Are să vie!.....
— „Nu stau nici cum!

„Am presimţirea de o întâmplare
„Mă duc cu barca-mi,..... Mă duc deacum!
Sări! uşoară, tremurătoare....
Intinse pânza, barca porni.

De ar şti vai! omul, ceasul în care
E în pericol... Ce bine ar fi!

Aşa ca dânsul, Vai! Vai! şi dânsa
Plutea prin valuri.... Treptat, treptat...
Curentul, vântul, umflându-i pânza
Depărtă iute barca-i de uscat!

Iat-o în mijloc! iat-o între valuri!
Barca-i e 'mpinsă când jos, când sus,
Vântul începe, vai! şi de maluri
Mult-mult departe, acum s'a dus.

Tunetul urlă 'ndepărtare,
Negura 'ncepe a se lăţi!
Dar ea speranţă încă mai are
Că pe al său Radu... v'a întâlni.

Şi ca şi dânsul nenorocită
Trăgând din vâsle ne 'ncetat
A ei privire ca rătăcită
Intregul spaţiu a cercetat !

Dar vai ! nimica nu se zăreşte
Nici un punct negru nu s'a ivit...
In juru-i... valul mereu mugeşte
Şi acum furtuna s'a întărit.

Torente de apă din cer gonite
Sboară prin spaţiu şi se întrec
Albii de nouri acum golite
Vars'alor ape !... câmpii înec !

De o dată, o ceaţă umedă, rece,
In întuneric tot acoperi !...
Cine a silit-o vai ca să plece
Ea nu mai vede nici cârmui.

Şi obosită,... înspăimântată
Ploaea o udă necontenit !
Vântul prin valuri mereu o saltă
Vai ! tot curajul s'a nimicit !

Iată uraganul ! iată furtuna,
Vârtejul ajunge bărcuţa sa !
De groază plină acum sărmana
Smulgându-şi părul, ţipa, plângea !
„Radu ! oh ! Radu ! unde eşti, unde ? !
„Vino aleargă ! dă-mi ajutor !
„Valul mă 'nghite... Vino !... răspunde !....
„Barca-mi se 'neacă ! Vino căci mor !....

EL şi EA

„Ano, Adio ! Ano ! ah ! unde
„Eşti oare acuma ? Tu nu ştii, vai !
„Că al tău Radu, piere în unde !
„Şi că iubirea-i n'o s'o mai ai !

„Doamne îndură-te ! Ceresc părinte !
„Oh ! lasă-mi viaţia, ca să trăesc !
„Aibi milă Doamne ! te rog fierbinte !
„Oh ! lasă-mi viaţa, ca s'o iubesc !

Şi 'n disperare şi el ca dânsa
Smulgându-şi părul, amar plângea.
Pierduse vâsla, pierduse pânza !
Barca-i de apă plină era ! !

Un val puternic barca-i frământă
Şi urlând, izbeşte în ea cumplit !
Saltă !... Coboară !... Dar vai ! s'afundă !...
.....Radu ! .... de valuri 'i acoperit !

Svârlit deasupra, dânsul ascultă !
. . . . . .
Departe 'n spaţiu, i s'a părut !
C'un glas îl cheamă ! şi-o pânză ruptă
Plutind pe valuri... el a văzut !

„Radu !.....
Oh ! Ana !
.....Răsun de o dată !....
Apoi nimica... însă a zărit...
In val o mână, ce ajutor cată..... !
Şi un păr ! pe Ana-i odor iubit !....

Printr'o sforţare supr'omenească
El o ajunse şi-o'nvălui
Cu a sale braţe... „Tune ! trăsnească ! ! !
„Am regăsit-o !.... pot dar muri !

Braţe 'n braţe strânşi ! ei pe unde !
Mai plutesc încă un mic minut !
O sărutare se mai aude....
Şi !.... orice urmă a dispărut ! !...

Turbată acum furtuna muge !
Mama sărmană ! aşteaptă, plânge !

Iar când din nori, luna măreaţă
După furtună, iar s'a ivit !
La vale alături pe unda creaţă,
Două bărcuţe se văd plutind !

Şi din Danubiu spre mare duse
Micele bărci... mult timp pluti !
Să spună lumii cum se iubise
Radu şi Ana !.... şi cum muri.
1883

V. R.

DECORURI MARINE

Drumul Astrelor

En mer, on vit avec les astres
EMILE VERHAEREN

Porni corabia în cursă
De vis, de basm şi nostalgie,
Şi s'a 'nfrăţit cu Marea Ursă
In siderala vecinicie.

Oglinda palidei Selene
Ii este far, îndemn, busolă,
Când stelele clipesc din gene
Sub vasta cerului cupolă.

. . . . . .

...Amiaza s'a fardat cu aştri...
Şi-atunci cârmaciul soare este
Un Wiking blond, cu ochi albaştri,
Desprins din nordica poveste...

ALEXANDRU BILCIURESCU

CONFLICT DIPLOMATIC

M. O. VON KUBE

I

PETERSBURG. IACHT-CLUB IMPERIAL

Cina copioasă ajunsese la sfârşit. Pe faţa de masă albă se întindeau ultimele rămăşiţe de mâncări şi băuturi, iar printre acestea luceau ca nestimate, în păhăruţe de cristal, licheruri de diferite culori. Incetîncet, plutea, în aerul liniştit de vară, fumul albastru în care se contopea mirosul ţigărilor de foi cu aroma cafelei negre.

Convorbirile camaradereşti, aci se linişteau, aci reîncepeau mai vii şi mai sgomotoase.

— Aşa e, domnilor, — reluă, după o pauză, unul din comeseni, adresându-se grupului tinerilor locotenenţi de marină — dacă nu mă împiedicau vârsta şi afacerile băncii, cari cer, permanent, prezenţa mea, aş fi cerut de mult să fiu primit, ca voluntar, pe bordul frumosului Dvs. vas „Şoimul".

Cel ce vorbise acum, tăcu; apoi aruncă o privire în zarea ce se înfăţişa ochilor, pe suprafaţa de oglindă a golfului, care se deschidea dela terasa Yacht-Clubului în faţă şi care lucea în jocuri de ape, în sidefiile tonuri ale unei seri de vară la Petersburg.

— Noi am fi extrem de încântaţi dacă am avea un atât de admirabil camarad ca Dvs. printre noi, Frederic Carlovici, spuse un locotenent cu înfăţişare voinicească.

— Noi vă asigurăm că nu vă vom uita; vă vom trimite cărţi poştale dela Madera, Brazilia, Ţara de Foc... întrerupse unul din ceilalţi locotenenţi.

— In Ţara de Foc cred că nu se găsesc cărţi poştale, remarcă, cu o notă de uşoară ironie în glas, doctorul.

— Dvs., domnule Esculap, spulberaţi totdeauna buna dispoziţie a oamenilor, cu scepticismul Dvs., nelipsit. Nu aveţi grije, Frederic Carlovici; vom găsi şi cărţi poştale şi vom înscrie pe toţi Papuaşii între clienţii băncii Dvs., — nu se astâmpără locotenentul, întinzând paharul să ciocnească cu comesenii.

Doctorul încearcă să explice că în Ţara de Foc nu sunt Papuaşi, dar vorbele lui se înnecară în strigătele şi uralele locotenenţilor.

Bancherul, om în vârstă, care se complăcea în societatea acestor tineri marinari, plini de viaţă şi fără nici-o grije, ciocni paharul cu cel care îi vorbise în conplac, surâzându-i cu ochii lui verzi şi inteligenţi; apoi îi răspunse:

— Vă mulţumesc din inimă, Alexandru Mihailovici, pentru grija Dvs., ce purtaţi afacerilor mele bancare şi pentru reclama ce veţi face printre sălbatecii din Ţara de Foc.

— Ura! Ura! Ce idee! întrerupse un tânăr locotenent. Frederic Carlovici, am o idee strălucită, ba chiar genială. Daţi-ne un pachet cu reclame pentru „Banca Frederik Bork, Prospectul Nevschi, 46 A", — rosti el cu patos, — şi noi vom afişa reclama pe cei mai înalţi palmieri depe întregul glob pământesc.

— Bravo, Petre! Ura! Ura! întări, într'un glas comun, toată compania aflată la masă. Noi ne vom ocupa cu această reclamă. In sănătatea scumpului Frederic Carlovici, ura!

— Dacă e aşa, — spuse domnul Bork, eu nu refuz, domnilor, propunerea Dvs. Voiam chiar să vă trimet, mâine, o ladă cu simpatia noastră comună „Veuve Cliquot", pentruca să nu-l uitaţi la tropice şi la ecuator pe bătrânul Dvs. amic. Acum, să dau ordin să pună acolo, în ladă, şi o duzină de table cu reclama băncii mele.

— Aşa e... bine, foarte bine; ura! strigară vocile tinere.

— Insă, iubiţi camarazi marinari, dacă vreţi să nu scăpăm ultimul vaporaş, trebue să mergem numaidecât, — le spuse locotenentul cel voinic, după ce se uitase la ceas.

— Dacă „Regele" ordonă, n'avem ce face, camarazi, spuse cu o comică seriozitate un tânăr sublocotenent, scund şi larg în spete, cu nişte trăsături mongolice pe faţă.

— Hai, „Zuluşi", la drum!

Şi toată compania „Zuluşilor", cum dânşii se botezaseră singuri, printr'o stranie asociaţie de idei, se ridicară de pe scaune, înconjurând pe „Regele" personificat în locotenentul voinicos, în sarcina căruia comandantul vasului pusese o problemă foarte grea şi turburătoare, de a supraveghia acest tineret gălăgios şi scandalagiu.

II

INSULELE AZORE. CABINETUL GUVERNATORULUI

Don Hoze de Loza Marainon — Alverda e plictisit. Ii e greu să ţină, cu demnitate, onoarea şi răspunderea postului de guvernator general, reprezentant al

Colonelul se apropie de urechea guvernatorului

Regelui portughez, de care ţineau insulele Azore, pe o temperatură de 50° la umbră.

In mundirul alb de vară, desfăcut la gât şi la piept Excelenţa Sa stă întinsă pe un chaiselongue, de pe care din timp în timp, cu mişcări leneşe, anevoioase, întinde mâna spre un pahar cu limonadă, aşezat pe biroul de lucru, sau îşi şterge picăturile de năduşeală depe chelia capului.

O ciocănitură în uşe îl făcu să tresară:

— Ce? încă? — mormăi el, la auzul sgomotului. Intră!

In crăpătura uşii, întredeschise, apăru o pereche de mustăţi colosale, urmate de proprietarul lor, co-

lonelul Sanchez, șeful jandarmeriei locale, care era groaza tuturor negustoreselor din piață.

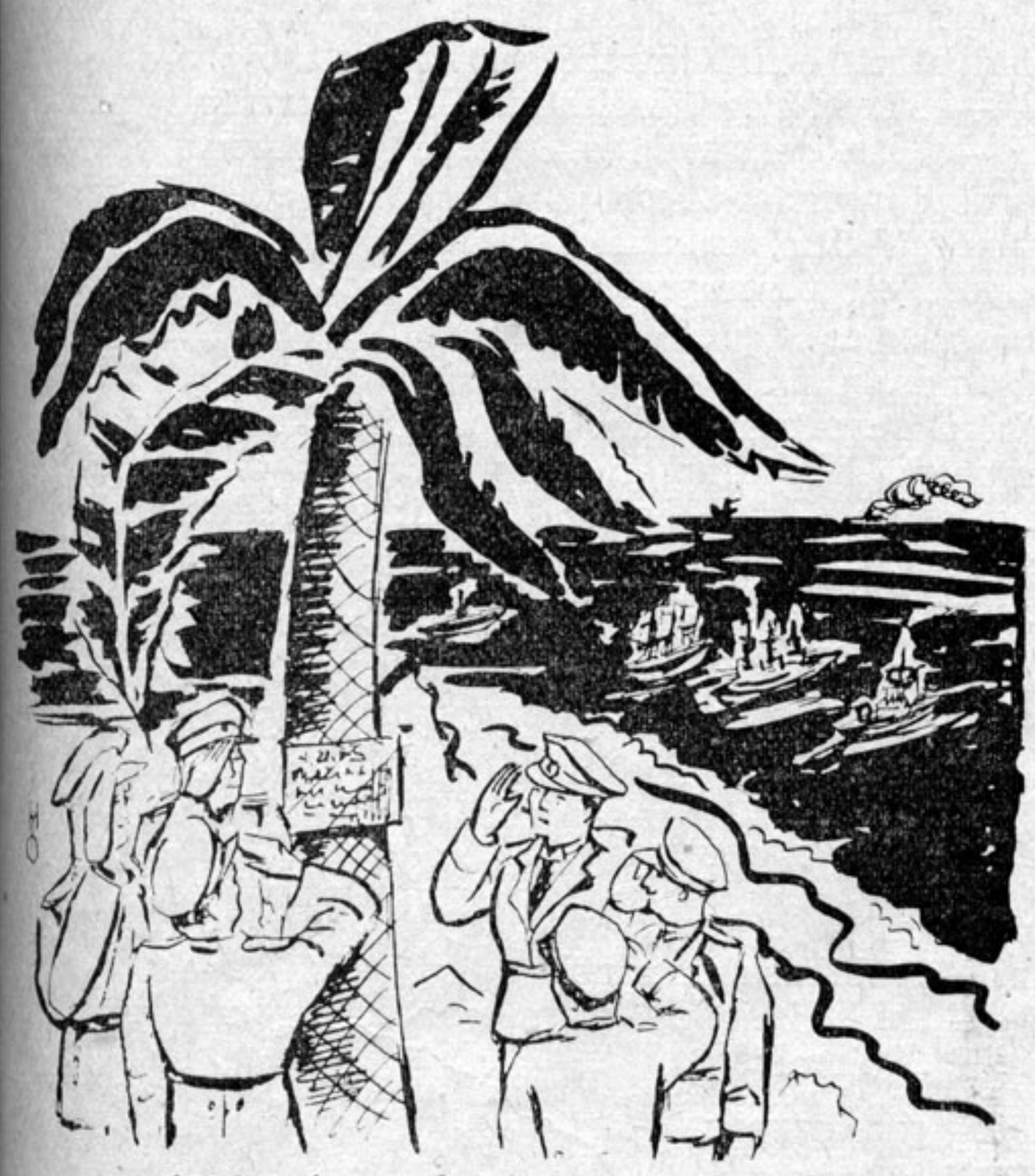
— Ce te-a adus, Sanchez? întrebă Don Hoze de Loza, cu voce plictisită și răgușită. S'au îmbătat hamalii în port? S'au încăerat negustoresele în piață? Sau vreo „ninia" geloasă a implântat cuțitul în coasta admiratorului său nestatornic? La pușcărie, la ploșnițe... și pe unii și pe alții!... Numai lăsați-mă, pe mine, în pace!

Colonelul Sanchez nu răspunse nimic, privi în coridor, închise ușa cu grije și, cu pași fără sgomot, se apropie de fotoliul guvernatorului:

— Pentru asemenea nimicuri nu aș îndrăsni să turbur liniștea Excelenței Voastre! Afacerea e mult mai gravă, e foarte serioasă, Excelență... Apoi vocea colonelului deveni tragică și misterioasă, pronunțând cuvintele în despărțituri de silabe: a-fa-ce-rea a-re ca-rac-ter po-li-tic!

— O conspirație? sări guvernatorul palid. — Cine? Unde? Cum? Ai arestat pe făptași?

— Nu Excelență, nu i-am putut aresta. Ingăduiți-mi



Apoi toți au salutat cu mâna dreaptă.

să vă raportez în ordine. Sergentul Carlo Lopez, unul din cei mai buni oameni ai mei, acela care a oprit calul Excelenței Voastre când, în ziua parăzii naționale, era să vă trântească la pământ...

— Știu, știu, — spuse nervos și nerăbdător Don Hoze de Loza — treci, mai repede, la fapte!

— Acest sergent, Carlo Lopez, s'a prezentat la mine, azi dimineață, și mi-a raportat că, fiind cu serviciul în port, a văzut cum un grup de ofițeri dela vasul militar rusesc, în uniformă, au debarcat pe mal. Neobservând nimic deosebit, în această faptă, sergentul a salutat pe ofițeri și a vrut să se ocupe, mai departe, de serviciul lui obișnuit; însă constată, cu surprindere, că ofițerii, când ajung în strada principală nu iau drumul ce duce la bodega bătrânului Antonio, nici spre clubul lui Don Estebano și nici spre „Villa trandafirilor" a Senoriței Moreno — ceeace ar fi fost foarte natural pentru niște tineri lipsiți mai multe luni de societatea feminină...

— La fapte, Sanchez, treci, mai repede, la fapte! strigă Don Hoze de Loza.

— Imediat, Excelență! Așa că văzând această direcție neobișnuită, Lopez își spuse sie-și: „asta e ceva!" și începu să urmărească pe marinarii ruși... După un lung urcuș pe munte, grupul ofițerilor se opri pe o stâncă, la locul unde se înalță un palmier uriaș. Unul din marinari scoase, din sac, o placă metalică cu o inscripție, un ciocan și cue; așeză placa, cu inscripția, o bătu în cuie, cu ciocanul, pe trunchiul palmierului. Apoi, un altul, după toate bănuelile noastre să fi fost șeful expediției, pronunță un discurs, rostit cu voce tare, care fu acoperit cu strigăte de „ura" (ceeace la Ruși, după cum am auzit eu, e tot una cu „viva" al nostru). Apoi toți au salutat, cu mâna dreaptă, iar în urmă au defilat cu pas de paradă înaintea șefului lor... Eu, însumi, după plecarea marinarilor, m'am urcat pe stâncă și am văzut, cu ochii mei, acea placă.

Apoi, colonelul Sanchez, asudat la față, tăcu; numai ochii lui, albi și holbați, luceau pe chipul de culoarea unei cisme nevăxuite.

— Ce înseamnă asta, după dumneata, Sanchez? întrebă, cu vocea emoționată și stinsă, guvernatorul.

— Nu mai poate să fie nici-o îndoială, Excelență, că acest fapt constitue o anexare secretă a insulelor Azore la imperiul rus. Ceremonialul militar, care a avut loc, strigătele de „ura", placa,.... — este de observat că placa are culorile naționale ale drapelului rusesc: albastru, roșu și alb....

— Dar ce e scris pe placă?

— Excelență, eu nu cunosc limba lor barbară, — și nici nu vreau s'o cunosc, — dar faptul rămâne fapt, orice cuvinte ar fi scrise pe placă...

Cu mâna tremurătoare, guvernatorul apasă pe butonul soneriei. In cabinet intră, tiptil, un om lung și slab — o copie vie a lui Don Basilio din „Bărbierul din Sevillia", îmbrăcat într'un vechi surtuc civil.

— Pregătește-te de scris, Martinez. Iar Dvs., colonel Sanchez, mergeți la telegraf. Nici-o telegramă, nici-o depeșe nu pleacă dela oficiu — afară de aceea pe care o va duce, personal, Don Martinez. Oficiul poștal să explice faptul — indiferent cum — poate chiar să spună că rechinii au rupt cablul... sau orice altă născocire...

Colonelul Sânchez, bătu din tocurile cismelor, se înclină înaintea guvernatorului și se'ndreaptă repede spre ușe.

— Stați, treceți imediat... numai neoficial... la Senorita Moreno... pentruca dânsa să caute prin ai săi... înțelegeți... să clarifice situația. Mergeți! Martinez, scrie: „Către președintele consiliului de miniștri... personal... urgent... confidențial-strict-secret..."

III

PETERSBURG. CABINETUL MINISTRULUI MARINEI

— O! ce plăcere să vă văd, Excelență! Cu ce vă pot servi? Luați loc, vă rog... Și să gustăm puțin din Madera asta excelentă...

Fotolii, îmbrăcate în piele aleasă, așteptau ca noul sosit să le acorde grația de a ocupa un loc.

Amiralul, — ministrul marinei — rămase uimit când văzu că invitația lui, la un pahar de Madera, nu găsi ecou la colegul său, ministrul externelor.

După ce ministrul externelor șezu în fotoliul de lângă biroul ministrului marinei imperiale, aceasta reluă:

— Cred că nu refuzați un păhărel de Madera, veche, admirabilă.

Paharele de cristal erau aşezate în jurul unei sticle luxoase, plină cu un lichid chilimbariu, peste care stau scrise litere aurite, din care se descifra, în chip vădit, cuvântul „Madere".

Amiralul privi, cu o deosebită atenţie, figura musafirului său, la lumina zilei de iarnă, care reflecta albul zăpezii de afară, pe marea fereastră a cabinetului de lucru ministerial. Intre sprâncenele albe ale ministrului de externe, observă o cută adâncă, iar în ochii aceluiaş, se citea o preocupare de îngrijorare şi de alarmă.

— Ce este? Ce s'a întâmplat? întrebă amiralul, neliniştit. Vre-o neplăcere?

— Da, o mare neplăcere, dragul meu; şi, din nefericire, tocmai în departamentul Dvs.

— La mine? Cum?

— Da. Deocamdată n'am vrut să solicit o audienţă la Majestatea Sa, înainte de a vorbi şi a mă lămuri cu Dvs. Ştiu că sunt dator să raportez, numaidecât, despre demersurile făcute de ambasadorii străini. Acum o oră a venit la mine, pe neaşteptate, Sir Malcom, ambasadorul Marei Britanii. Fără să-şi ceară scuze pentru o atare vizită, la o oră atât de neobişnuită, Excelenţa Sa a căzut în cabinetul meu — vraiment je ne trouve pas d'autre expression — roşu ca un rac şi agitat cum poate fi agitat un personaj automat, pentru transmiterea notelor grave diplomatice. Din explicaţiile lui, am înţeles, în sfârşit, că este vorba de un vas de război rus, care se află, acum, la insulele Azore...

— La insulele Azore? Atunci este vorba de „Şoimul" — întrerupse amiralul.

— Excelenţa Sa Sir Malcolm nu ştia numele vasului. Insă a susţinut că s'a săvârşit o mare încălcare a dreptului internaţional de suveranitate al Portugaliei, care poate să aibe cele mai grave consecinţe mondiale, deoarece Portugalia este de mult sub ocrotirea Angliei şi are tot sprijinul din partea ei; că flota engleză nu poate permite o aşa încălcare, şi, în sfârşit, că guvernul regal al Marei Britanii doreşte să aibă, în termen de trei zile, cele mai amănunţite şi precise informaţiuni. Atunci, pe loc, am întrerupt un atare limbaj al acestui diplomat şi am întrebat, scurt şi energic, dacă pot socoti aceste cuvinte ca un ultimatum şi, în acest caz, ar urma să fie înmânată o notă oficială scrisă, dela Foreign Office. Sir Malcolm, reveni imediat, simţind că a trecut măsura. Numaidecât scoborî tonul său grav şi, cu un aer mai gentil şi extrem de curtenitor, începu să mă asigure că face acest demers confidenţial, dorind să lămurească această chestiune printr'o convorbire neoficială şi tocmai, din această cauză, a intervenit pe lângă colegul său, ambasadorul Portugaliei, să se abţină de a trimite o notă oficială. Totuşi, Sir Malcolm nu s'a putut opri de a-mi comunica, mie, arătându-şi, într'un surâs amabil, dinţii săi de cal, că el nu admite ca un comandant de vas rus să poată face un act de o importanţă diplomatică atât de covârşitoare, fără cunoştinţa persoanei care conduce politica externă a ţării şi de aceea mi s'a adresat mie. M'am prefăcut că n'am auzit nimic şi i-am răspuns, rece şi liniştit, că nu accept niciun termen de răspuns; dar, după ce primesc un raport amănunţit, dela comandantul vasului, imediat îl aduc la cunoştinţa Excelenţei Sale. Sir Malcolm păru satisfăcut şi plecă mai liniştit. Eu, însă, rămăsei sub cea mai profundă impresiune şi deci mă găsesc în cea mai uluitoare situaţie pe care am avut-o, vreodată, în cariera mea. Şi, acum, ce credeţi că e de făcut? Imi pun toată nădejdea mea în Dvs.

Ministrul de externe, aflat într'o stare de nervozitate şi turburare, îşi stinse ţigara, fumată pe jumătate, şi-şi aţinti ochii, întrebători, la amiral.

— Nu înţeleg absolut nimic, — exclamă amiralul.

— Iată, aci, aveţi o copie după raportul guvernatorului insulelor Azore, pe care mi l-a lăsat Sir Malcolm „à titre de renseignement". Dar trebue să recunosc că, pentru mine, acest raport pare tot aşa de neînţeles ca şi pretenţiile ambasadorului britanic.

Amiralul îşi aşeză ochelarii pe nas şi se adânci în cititul raportului, adus de colegul său, ministrul externelor. Din timp în timp el ridica din umeri şi-şi întrerupea cititul cu exclamaţii: „paradă militară în haine civile? Nerozie! Abatere gravă! Foarte gravă abatere! Ce? Ce e? Proclamaţie pentru anexarea insulelor Azore?"

După o scurtă pauză, amiralul continuă:

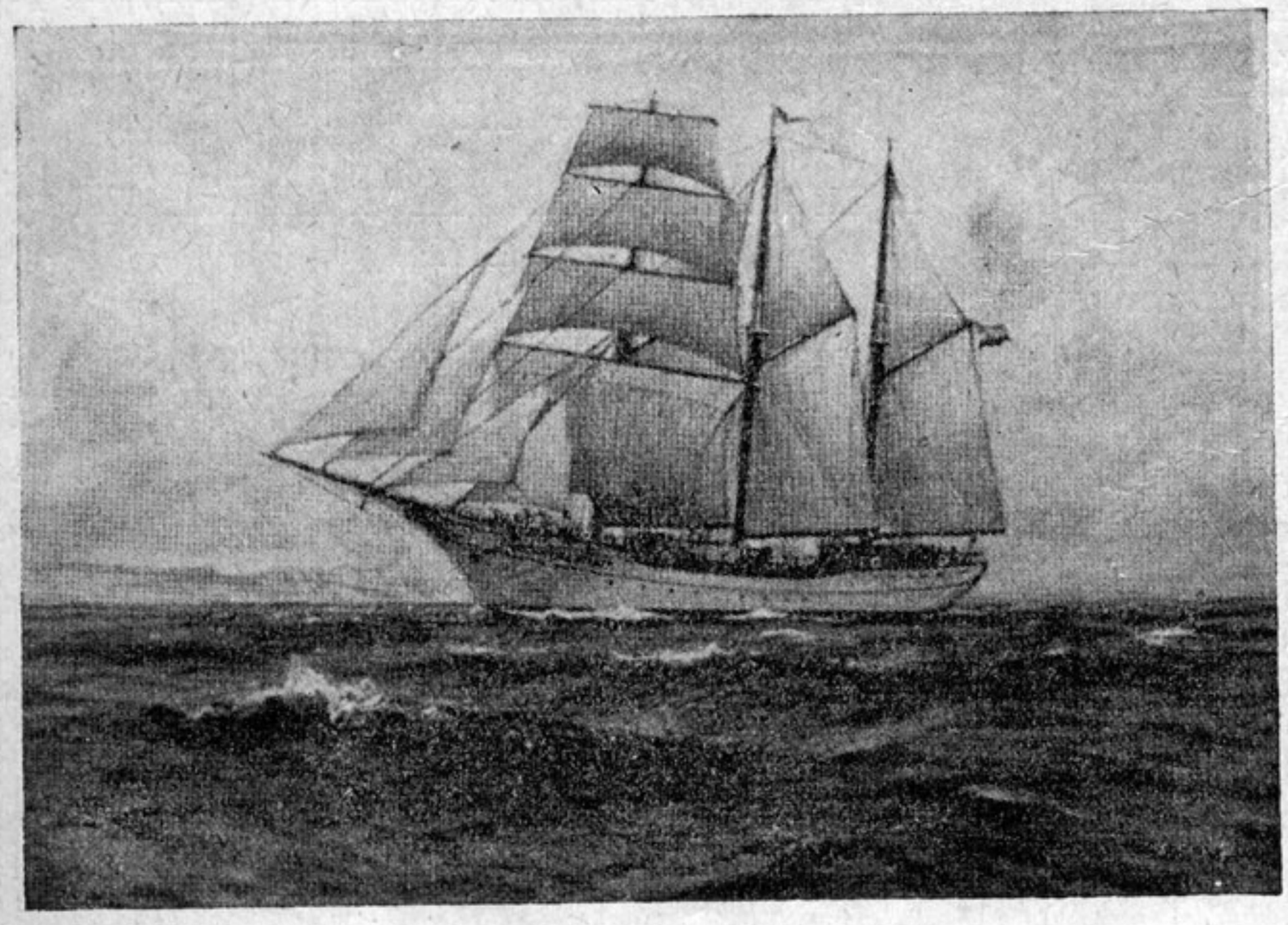
— Cred că acest guvernator, dat dracului, a căpătat o insolaţie la cap. Apoi, întredeschizând uşa, strigă: Vladimir Petrovici.

In pragul uşii apăru un tânăr, echipat fercheş, în uniforma de ofiţer de marină; era adjutantul amiralului — ministrul marinei.

— Ai primit vre-un raport dela comandantul vasului „Şoimul"?

— Da, Excelenţă. Am primit, expediat dela Kapstadt.

— Adu-mi-l.



Nava „Şoimul"

După ce i se aduse raportul, amiralul citi:

— „Conform programului de navigaţie stabilit, la 16 am eşit dela insulele Azore, înspre Kapstadt... La 5°47' latitudine-sud am întâlnit o furtună potrivnică, de tăria 10—11... Stricăciuni neînsemnate la greement; spart al doilea velbot. La 2 Decembrie afundat ancora la rada Kapstadt. Cărbune 63 tone".

In continuare, amiralul, uimit, exclamă:

— Nimic. Nici pomeneală. Apoi aruncă telegrama şi raportul pe masă.

— Vladimir Petrovici, vei cifra şi expedia imediat, consulului general din Kapstadt, textul acestei telegrame. Dă-i număr confidenţial din registrul secret. Bagă bine de seamă, ce-ţi spun, nimeni, dar absolut nimeni să nu afle şi să nu cunoască afacerea asta. Răspunzi cu capul D-tale.

Adjutantul eşi din cabinetul ministrului marinei, dispăru în lungul sălii şi, oprindu-se la prima fereastră pe sală, se adânci în citirea telegramei compusă de amiral. Pe măsură ce citea, pe aceiaş măsură pe faţa tânărului adjutant se aşternea o uimire crescândă, iar chipul lui se transformă într'un semn de întrebare vie.

— După patru-şase zile vom primi raportul comandantului, spuse amiralul, conducând pe colegul său dela externe. Eu sunt sigur că totul se va clarifica, numai că, până atunci, Sir Malcolm, împreună cu maimuţa lui portugheză, să nu facă ceva.

— Sir Malcolm va fi foarte ocupat săptămâna asta, spuse, zâmbind misterios, ministrul de externe. Agenţii lui îi vor aduce informaţiuni sigure despre mişcarea trupelor noastre din Turkestan înspre graniţa Afganistanului. Dar, spre sfârşitul săptămânii, când va începe să aibe o cât de uşoară îndoială, trebue să-i răspund negreşit.

— Până atunci sigur că îi veţi răspunde într'un fel, — îl linişti amiralul. Afară de întrebarea oficială, eu am trimis şi o telegramă particulară. Comandantul vasului „Şoimul" este un vechi camarad al meu, şi-mi va comunica, personal, ceeace nu va putea spune în raportul lui oficial. De îndată ce voi primi un răspuns şi voi cunoaşte acest mister, vă voi comunica, de urgenţă, Excelenţă.

— Aştept, cu nerăbdare, comunicarea Dvs. Trimiteţi-mi-o, vă rog, la orice oră din zi şi din noapte.

După plecare, ministrul externelor, aşezat în sanie, învelit bine şi adâncit în blănuri călduroase, îşi zise sie-şi, destul de îngrijat şi preocupat:

— Să dea Dumnezeu să se termine cu bine şi dandanaua asta...

Apoi sania alunecă pe luciul zăpezii.

Iar, în acelaş timp, amiralul îşi vorbea singur:

— Mintea mea nu poate pricepe ce anume au putut să facă cei de pe „Şoimul", — măsurând spaţiosul său cabinet de lucru, cu paşii, apăsaţi şi sgomotoşi, pe parchetul lucios ca sticla colorată.

IV

RADA KAPSTADT. PE VASUL „ŞOIMUL"

— „Se prelungeşte vizita pe vasul „Şoimul" în rada Kapstadt. Ce anume, oare, o fi discutând atâta cu comandantul?" Astfel gândea ofiţerul de quart, sublocotenentul Ghermanov, care umbla pe punte, în pantofi de pânză, fără sgomot, deasupra cabinei comandantului, sperând că poate să prindă ceva din convorbirea comandantului cu consulul general al Rusiei din Kapstadt, — convorbire ce ţinea de peste trei sferturi de ceas. Insă toate încercările tânărului ofiţer erau zadarnice. Prin draperia albastră, trasă, se zărea numai capul tuns şi albit al comandantului, — şi aceasta era tot ce se putea observa. Convorbirea se ţinea cu discreţie, cu voce înceată. „Parcă ar fi nişte conspiratori", gândi sublocotenentul, şi se depărtă de fereastră dela cabina comandantului.

Marea, limpede şi lucioasă ca oglinda, avea o strălucire insuportabilă pentru ochi.

Rada părea că dormitează.

Soarele de Decembrie dogorea cumplit de tare — în acea regiune.

Privirea sublocotenentului căzu pe două crucişetoare engleze, ce se postaseră la eşirea din radă.

Atunci el iarăşi gândi:

— „Parcă sunt nişte câini cari păzesc intrarea la o poartă. Şi de ce, oare, de trei zile, aceste crucişetoare, au plecat dela debarcader şi s'au postat tocmai acolo, în faţă, parcă ar vrea să ne oprească eşirea? Da, e ceva; se petrece ceva cu englezii ăştia. Invitaţia obişnuită, la dejunul nostru, au refuzat-o, sub un pretext oarecare. Iar cât despre balul dela palatul guvernatorului, nu se aude nimic. O fi ceva! Trebue să fie ceva — neapărat... Ce dracu s'o fi petrecând?"

Sublocotenentul fu, din nou, atras spre fereastră; dar, deodată, îi veni o idee strălucită: observă că, după fereastră, fusese atârnat, fără niciun folos pentru acest aer înăbuşitor, un ventilator; iar gura ventilatorului era aşezată exact deasupra mesii de lucru a comandantului... Din doi paşi ageri, tânărul ofiţer fu acolo. Socoteala prinse bine.

— ...Aşa, hotărât lucru — se auzi glasul de bas profund al comandantului — ambele telegrame să fie trimese chiar azi... Totodată eu voi scrie, amănunţit, amiralului. Să dea Dumnezeu ca totul să se aranjeze bine... Apoi, după o pauză, reluă:... Şi toţi aceşti băeţi blestemaţi au convenit la această idee idioată să se ocupe de reclama bancherului... Din cauza lor suntem noi aci, sub supravegherea acestor doi câini de pază; iar eu nu putusem înţelege ce muscă a pişcat pe englezi.

— Oho! gândi sublocotenentul, aici e vorba despre noi; — şi începu să asculte cu şi mai mare atenţie.

Dar, mai departe, nu mai auzi nimic. Soneria din cabina comandantului îl sili să se depărteze, de ventilator, şi se prefăcu că supraveghiază, cu atenţie, macaralele pentru ridicarea velbotului.

— Ce este? întrebă sublocotenentul, pe marinarul de serviciu, care coborâse, în grabă, din cabină.

— Domnu' comandant ordonă ca domnu' locotenent Fanerin să se prezinte imediat, — răspunse, gâfăind, marinarul de serviciu.

— Nu pe domnul Fanerin, ci pe domnul von Nuring, tâmpitule; fugi mai repede.

— Ce este Osvald Petrovici? întrebă, cu o mutră nevinovată, sublocotenentul, când, pe punte, apăru silueta corpolentă a locotenentului, care-şi încheia, în grabă, nasturii dela haină.

— Eu cred că e un nou pocinog al camarazilor noştri, răspunse locotenentul, care şi dispăru în cabina comandantului.

Sublocotenentul se apropie, fără sgomot, de gura ventilatorului.

— Priveşte, Osvald Petrovici, se auzi vocea comandantului, şi lămureşte-mă, pentru Dumnezeu, ce au mai făcut, iarăşi, Zuluşii D-voastră?

Sublocotenentul îşi ascuţi auzul.

Urmă o pauză prelungită, întreruptă numai de un

foşnet de hârtie, apoi se auzi râsul apăsat al locotenentului.

— După D-ta, asta e de râs? întrebă sever comandantul.

In acest moment tocmai sosise o barcă, pe care sublocotenentul trebuia să o întâmpine; apoi, reîntorcându-se în fugă, la postul său de veghe dela fereastra comandantului, auzi o explozie de râsete şi după aceea din nou vocea comandantului:

— Dracu ştie în ce bucluc ne vor mai băga, pe noi, băeţii ăştia... Până la sfârşitul călătoriei nici-o permisiune nimănui! M'ai înţeles? tună glasul de bas profund al comandantului. Desigur că D-ta, Osvald Petrovici, iei apărarea „supuşilor" D-tale. Pricep. Dar, să ştii, aşa să fie, cum am spus, dacă totul se va termina cu bine, fără nici-o permisiune, până la Ceylon.

— „Până la Ceylon? Dar acesta este primul port după Kapstadt. Bine"... Şi tânărul sublocotenent, care gândise astfel, sări de bucurie într'o parte; apoi, ivindu-se, pe punte, casca colonială a consulului, strigă cu toată puterea plămânilor săi tineri:

— Patru oameni de gardă la tribord!

V

PETERSBURG. PALATUL DE IARNĂ

Balul, dela palatul de iarnă, e în plină strălucire. In sala mare, unde luminează sute de lumânări, perechi-perechi, nenumărate, dansează voioase valsul sentimental.

In cadrul unei ferestre din capătul sălii ministrul de externe întreţine o conversaţie, animată, cu ministrul marinei.

— Am urmărit, cu mare plăcere, — spuse, râzând, amiralul, — convorbirea Dvs. cu domnul portughez; se învârtea ca un titirez în faţa bisericii. Dar, acum, ce mai spune prietenul Dvs., Sir Malcolm?

Diplomatul râse fără sgomot:

— Sir Malcolm? Fuge de mine ca de foc. Pentru un adevărat englez nu poate fi nimic mai rău, decât să fie „ridiculous", iar situaţia lui, în această privinţă, nu este de loc de invidiat. Comment dit-on cela? Fără să se uite în calendar, ca să vadă ce zi este, a tras clopotele.

Iar, după o pauză, ministrul externelor reluă conversaţia:

— Apoi şi ce tapaj au făcut locotenenţii Dvs.! Dar totul e bine când se termină cu bine... Acum, eu nădăjduesc că Dvs. nu le veţi aplica, cum spun juriştii, toate rigorile legii.

— Nu, nu, fiţi sigur de asta, zise, surâzând, amiralul. Eu, din parte-mi, sunt perfect mulţumit de sfârşitul acestei întâmplări... Apropo, iată ultima scrisoare primită dela comandantul vasului „Şoimul".

Amiralul deschise scrisoarea, o parcurse cu ochii, şi citi:

„Ultimele zile în Kapstadt au fost un întreg festival. Dispoziţia englezilor s'a schimbat repede şi ei au devenit extrem de gentili şi politicoşi, până la saturaţie chiar. Dejunurile, dineurile, recepţiile, s'au ţinut lanţ; iar balul la guvernator le-a întrecut pe toate; a culminat. Pentru ficatul meu va fi foarte folositor regimul, de trei săptămâni în ocean, după toate wisky-soda, şampanie şi atâtea alte bunătăţi. Locotenenţii mei, după bal, umblau ca trăsniţi şi se uitau împrejur ca nişte berbeci amorezaţi. Dar un cuvânt despre ei. Dacă nu va fi, pentru întâmplarea petrecută, o dispoziţie specială a Dvs., eu mă voi mărgini la observaţiunile şi frecuşurile ce le-am administrat lor şi le ajunge, destul... La dreptul vorbind, la urma urmei, nu sunt ei atât de vinovaţi, din cauza prostiei unui prea zelos algvazil. Amintiţi-vă că şi noi, în vremea noastră, în Trinidad..." Dar acestea sunt afacerile noastre familiare, — întrerupse cititul amiralul.

Apoi, amiralul, luând la braţ pe ministrul externelor, îşi îndreaptă paşii către bufetul copios garnisit, din camera de alături, încheind acest aşa zis conflict diplomatic, astfel:

— Dumnezeu să ne ierte... dar şi mai mult să ierte tineretul acesta, care are viaţa deschisă înainte... şi va avea tot timpul să trăiască, să se deştepte şi să se schimbe prin experienţele prin cari am trecut şi noi... Să nu uităm: că şi noi am fost tineri.

Amiralul rosti aceste cuvinte cu un aer pe jumătate serios şi pe jumătate glumeţ.

Apoi, făcând loc să intre în bufet, celdintâi, colegul său dela externe, amiralul arătă, cu un gest şi zâmbet de bună dispoziţie, perechile avântate în vasul ameţitor, ce alunecau pe luciul salonului, spuse:

— Iată tinereţea...

— Adevărat... răspunse ministrul externelor.

Şi intrară, amândoi miniştrii, în bufetul palatului de iarnă dela Petersburg.

Traducere şi prelucrare după M. O. von KUBE

de C. A. Delatyras şi Scarlat Preajbă

LĂMURIRI

Madera, insulă portugheză din Atlantic, unde se produce renumitul vin cu acelaş nume.

Brazilia, cel mai mare stat din America de Sud. Populaţia 44.000.000 locuitori.

Ţara de Foc, grup de insule în sudul Americii de sud, separate de continent de canalul Magelan. Climă foarte aspră, teren neproductiv, populaţie foarte rară şi sălbatecă.

Esculap, zeul medicinei — fiul lui Apolo — se întrebuinţează ca sinonim cu medic.

Papuaşi, rasa negrilor din Oceania; sunt răspândiţi în Noua Guinee şi în arhipelagurile vecine.

Veuve Cliquot, renumită marcă de şampanie franceză.

Zuluşi, rasa negrilor — cafri din sudul Africei — rasă foarte războinică.

AZORE, grup de insule în Atlantic; sub stăpânire portugheză.

Ninia (în limba spaniolă), aleasa inimii (dulcineea).

Bărbierul din Sevillia, operă de Rossini; iar **Don Basilio** personaj din această operă.

Foreigne Office, ministerul afacerilor externe englez.

Kapstadt = Kapstown, port în sudul Africei, capitala provinciei engleze Cap.

Greement, totalitatea catargelor şi a manevrelor fixe şi curente care servesc la întărirea lor.

Velbot, barcă întrebuinţată pe vasele de război, pentru vizitele comandantului.

Rada, loc de adăpost, pe ape, în afara portului.

Turkestan, provincie din Rusia asiatică, învecinată cu Afganistan.

Afganistan, stat asiatic situat la nord-vestul Indiilor engleze.

Ofiţer de quart, ofiţerul de serviciu care deţine comanda vasului.

Crucişetoare, vase de război uşoare, având viteză mare, care se întrebuinţează şi pentru recunoaşteri şi distrugerea vaselor comerciale.

Ceylon, insulă în sudul Indiei asiatice, sub stăpânirea Angliei.

Garda la tribord, comanda pentru adunarea gărzii, pe partea dreaptă a vasului, pentru primirea vizitelor pe vasele de război.

Wisky-soda, băutură consumată de englezi; amestec de wisky cu sifon; wisky e băutură tare, preparată din spirt de grâne.

Algvazil (în limba spaniolă), poliţai.

Trinidad, cea mai mare insulă din arhipelagul Micilor Antile engleze, situată în Atlantic.

Notiţă biografică. V. pag. 31 revista „MAREA NOASTRĂ" Nr. 1—3, anul X, 1941.

THALASSA de AL. BILCIURESCU

Biblioteca „Ligei Navale Române" s'a îmbogăţit cu un nou volum. De astădată de versuri, semnate de talentatul scriitor *Alexandru Bilciurescu,* un pasionat iubitor al mării şi marinarilor.

„Thalassa", aşa este intitulată culegerea, cuprinde 52 poezii închinate mării sub diferitele ei aspecte.

Marea a fost un puternic isvor de inspiraţie pentru poeţi şi artişti din cele mai vechi timpuri, de la civilizaţia greco-romană şi până în timpurile moderne.

In literatura română, marea, ca isvor de inspiraţie, a fost puţin preţuită până la Eminescu, care a imortalizat-o în versuri de o frumuseţe de cleştar.

Corifeii marelui poet nu au reuşit să se ridice la înălţimea de inspiraţie eminesciană. Pastişele lor nu au nici frumuseţea şi nici sinceritatea de inspiraţie a marelui poet.

Astăzi, în afară de I. Gr. Perieţeanu, Valerian şi alţi poeţi din tânăra generaţie, marea nu mai formează subiectul de predilecţie a poeţilor.

Deaceia, apariţia volumului de versuri a d-lui Alex. Bilciurescu ne produce o mare bucurie. Maniera în care tratează poetul marea este cea picturală. Deaceea, el preferă momentele când marea este o simfonie de culori şi scânteieri : în zori şi în amurg.

Atunci pana poetului se transformă în paletă. Pe ea prinde poetul policromia veselă a răsăritului de soare, liniştea azurie a largului, liliachiul mohorât al amurgului.

Marea d-lui Bilciurescu nu este statică. Ea este plină de viaţă, de animaţie, de vibraţie. De pildă :

„Delfinii — ţânci voioşi — fac tumbe,
Aleargă şi se prind sub valuri,
Dansează valsuri, polci şi rumbe
Şi fetelor spun madrigaluri....

Valurile sunt tăiate de veliere :

„Vasul cu catarg de stele
Şi cu luna drept pilot,
Tae valuri de dantele
In spre portul poliglot....

Aerul şi unda este săgetată de păsări şi peşti de toate mărimile şi culorile :

„Păsările sboară
Iute, ca săgeţile ;
Brusc, bat apa clară
Peştii cu lopeţile....

Nu lipseşte bătrânul matroz care în cafeneaua portului în fumul lulelei îşi deapănă amintirile :

„Bătrânul marinar şi-aprinde pipa.
Şi fumul ţese pânze moi de vis..
Comoara amintirii s'a deschis
Şi aşa se'mbogăţeşte iarăş clipa...

Marea nu este numai un prilej de meditaţii pentru poet şi de vagabondaj pentru oamenii mării, ci şi cimitirul atâtor iluzii.

„Atâtea cruci plutesc pe mare,
Atâtea suflete pe valuri,
Atâtea moarte idealuri
Şi-atâtea imnuri funerare....

Volumul d-lui Alex. Bilciurescu constitue o preţioasă contribuţie la poezia marină română şi un prilej de încântare pentru cititori.

ION MUCHE

LA RĂSCRUCE, *înrâurirea strâmtorilor asupra trecutului neamului nostru,* — a 38-a publicaţiune a Ligii Navale Române, — de *Comandor A. Negulescu* (Moş Delamare).

O broşură închinată celor ce s'au jertfit şi se jertfesc pentru Neam, în care autorul prezintă filmul viforosului trecut al neamului, numai din cauza aşezării noastre la răscrucea drumurilor spre Bosfor şi Dardanele.

E o îmbărbătare în vremurile glorioase prin care trecem, şi în acelaş timp un apel la muncă şi unire, ca vitejia ostaşilor sub paza sfintei cruci să încunune reîntregirea hotarelor cu contopirea sufletească.

N. Daşcovici. — Marea noastră sau Regimul strâmtorilor. Iaşi 1937, pag. X + 308 şi o hartă a regiunii strâmtorilor, în colecţia publicaţiilor Institutului de drept internaţional al Universităţii din Iaşi şi a L.N.R

Premiată de Academia Română în sesiunea 1941 cu premiul „Elena şi Gh. M. Vlasto" de 50.000 (cincizecimii)lei integral.

In numărul viitor vom reda elogiosul raport către Academia Română, întocmit de d. Andrei Rădulescu, la prezintarea pentru premiere a lucrării distinsului nostru membru în Marele Consiliu al L.N.R.

Noul Canal Rin — Main — Dunăre

Conferinţa d-lui inginer Cotovu

D. prof. ing. Const. Bușilă, preşedintele Societăţii Politechnice, prezintă pe conferenţiar, relevând importanţa subiectului conferinţei, noul canal la care se lucrează fiind menit a avea o mare influenţă asupra viitoarelor relaţii economice dintre Europa centrală şi occidentală şi sudestul Europei.

D. Cotovu a început făcând un istoric al construirii canalului Rin-Dunăre, realizat în mic încă din 1846, astfel încât nu îngăduia circulaţia decât a vaselor de 30—40 tone, apoi a ecluzelor prea numeroase, a tracţiunei cu cai, etc.

Dela 1921 s'au făcut mereu lucrări noui în decursul anilor; lucrări de artă, biefuri, baraje, ecluze, uzine. Intinse suprafeţe mlăştinoase au fost făcute cultivabile pe întreaga lungime a canalului, de 977 km., dela Aschaffenburg până la Passau.

Prin construcţia canalului Main-Dunăre s'a urmărit, pe deoparte, un scop local: ridicarea nivelului economic al regiunei străbătute, iar pe de alta, un scop internaţional: legarea Mării Nordului cu Marea Neagră, a Germaniei apusene şi a Europei centrale cu statele dunărene şi mai departe, cu Rusia, Turcia, prelungită prin Armenia, Tigru şi Eufrat, cu golful Persic; prin Strâmtori, cu Marea Egee şi întreaga Mediterană Orientală, iar prin canalul de Suez, cu Indiile.

Completarea canalului va face ca multe mărfuri germane care luau calea mării să fie îndreptate către porturile dunărene. Mărfurile românești destinate Germaniei vor putea continua a fi transportate mult mai departe de Regensberg, cu cheltueli de transport mult mai mici ca cele de azi.

Distanța dela Galați la Hamburg, de 9000 km., s'ar reduce la 3000 km. Petrolul și cerealele românești vor putea ajunge ușor pe Dunăre și prin diverse canale în Germania de mijloc, iar tranzitul pe Dunărea românească va deveni foarte important.

D. ing. Cotovu și-a terminat conferința arătând că pentru a se menține o bună navigabilitate pe Dunăre trebue ca toate statele dunărene să conlucreze. A atins apoi chestiunea canalului Cernavodă-Mare, opinând pentru construirea unui canal fluvial.

D. prof. Bușilă a mulțumit conferențiarului pentru expunerea sa exprimându-și credința că statul român înțelege importanța căei navigabile care leagă sud-estul european cu Europa centrală și va realiza lucrările de asigurare a navigației pe Dunăre la Porțile de Fer, ieșirea la Mare prin Dunăre și o rețea de canale interioare în legătură cu acest fluviu.

Ilie I. Mirea: „Invenţiuni şi Descoperiri".

A apărut de curând în editura *„Cugetarea"* — Georgescu-Delafras — lucrarea binevenită a d-lui Ilie I. Mirea, intitulată *„Invenţiuni şi Descoperiri"*, 316 pag. cu o prefață de d-l Prof. Simion Mehedinți, membru al Academiei Române.

In lucrarea sa, autorul se ocupă de cele mai importante invenţiuni şi descoperiri din toate domeniile ştiinţifice, împărțindu-le, spre o mai mare ușurință a cercetătorilor, în două categorii: I. Invenţiuni şi descoperiri din epoca dinainte de Hristos, începând cu anul 5000 I. Hr. şi II. Invenţiuni şi descoperiri din epoca după Hristos până în zilele noastre (1939) însoțite de concise şi prețioase lămuriri. La sfârşit, lucrarea are o tablă de materii, care, spre deosebire de prima parte în care invenţiunile şi descoperirile sunt aranjate în ordine cronologică, are cuprinsul aranjat pe specialități şi în ordine alfabetică.

Sperăm că această interesantă şi folositoare lucrare va fi un bun ajutor atât pentru şcolari cât şi pentru oricare doritor de a-şi îmbogăți şi înmulți cunoştințele.

Ce aminteşte comandantul marei unităţi din Poarta Someşului, camarazilor săi — de general Georgescu-Pion. Este o lucrare alcătuită de bravul fost comandant al diviziei dela Oradea-Mare, în care descrie situaţiunea unității sale, comandată, în sectorul de pază încredințat, pe timpul comenzii, ordinele date trupelor aflate la postul de onoare; atitudinea păstrată în timpul evenimentelor întâmplate şi rămasul bun lăsat comandantului diviziei, prin mutarea sa la alt înalt comandament. Este o carte care este interesantă pentru noi, aceştia, vieţuitorii acestor vremuri grele, dar şi plină de învățăminte pentru acei cari vin după noi.

Agli studenti d'Italia. Appello al mare. Roma. — Este o publicaţiune interesantă, prezentată într'o înfățişare elegantă, ce apare sub conducerea ministerului marinei italiene, destinată studenților din Italia. Este un volum de 140 pagini, care conține text şi ilustraţiuni alese, în legătură cu Marea. Textul desvoltă diferite subiecte, din care citățm: *Rugăciunea marinarului, Nevoia unei marine de război, Baze navale şi funcţionarea lor, Forţele navale, Navigaţia Statului, Tipuri de năvi şi de submersibile, Organizarea centrală şi periferică a marinei regale, Corpurile militare ale marinei, Academia navală, Formarea şi cariera ofiţerilor de marină, Formarea ofiţerilor din completare, Corpul regal de echipagii maritime, Marina italiană în marele război, Marina italiană în războiul din Africa, Compania navală de instrucţie a elevilor, Din jurnalul de bord al unor elevi, Pentru morţii Mărilor.*

Fotogrametria în technica militară, de Ing. Gh. Nicolau-Bârlad.

O interesantă broşură, cu numeroase ilustraţii, în care se evidenţiază rolul fotogrametriei în armată, atât în timp de pace, cât şi în timp de război.

După un scurt istoric asupra folosirei fotografiei în războiul din Crimea, (1854) cel american (1861), cel germano-austriac (1866), cel franco-german (1871), cel ruso-japonez (1904), cel turco-italian (1911), se trece la vasta aplicare în războiul trecut şi cel actual.

In timp de pace fotogrametria, poate servi la ridicarea hărților, la manevre, la încercarea materialului. In timp de război atât pe uscat, aer şi marină, cât şi marelui cartier, pentru recunoaşteri premergătoare atacurilor şi pentru a se afla rezultatele bombardamentelor. Autorul arată ce este aerofotogrametria, încheind că această aplicare a ştiinței constitue o armă indispensabilă în desfăşurarea războiului modern.

Profesorul NICOLAE IORGA, vitalitatea, biruința şi podoaba neamului românesc, — de Căpitan *Dragomir Petrescu*, — colecţia „Bugeacul" Nr. 1.

Autorul face o scurtă dar caldă biografie a uriaşului dela Vălenii de Munte, evidenţiind prodigioasa activitate naţională a marelui dispărut.

A apărut *„Buletinul Muzeului Militar Naţional"* (Nr. 7—8) cu următorul sumar: Eroului Necunoscut de General *Ion Antonescu;* Regina Elisabeta a României, Carmen Sylva, de General *Gr. Constandache;* Sabia M. S. Regelui Mihai I de col. *Popescu Gr. Ioan;* Niculae Olahus din Sibiu de prof. *I. Lupaş;* Il Museo Egiziano di Torino de *Alma Borelli;* Bucovina sub dominaţiunea românească de *Ion I. Nistor;* Icoanele din Văleni şi Piatra Neamț ale Arhanghelului Mihail de *Maria Golescu;* Matei Basarab de *Constantin C. Giurescu;* Insemnări eroice într'o viață de toate zilele de *Mariella Seulescu;* Consideraţii actuale, muzice regionale de *Gheorghe Oprescu;* Obiceiuri străbune de General *I. Anastasiu;* Reprezentarea simbolică a victoriilor militare pe monete antice de *Const. Moisil;* Complexa problemă a Pacificului Meridional de General *G. Băgulescu;* Războiul şi arta de *Adrian Maniu;* Pentru ridicarea forței morale a ofițerilor noştri de General *Al. Anastasiu;* Institutul istoric şi Muzeul geniului italian de General *Ermil Cosmuța;* Cetatea de deasupra podului Dâmbovița de *Ion Clinciu;* Racova sau Podul Inalt de col. *Al. Culici;* Achiziţiile Muzeului Militar, de col. *Popescu Gr. Ioan;* Grafica în istoria marinei noastre de lt. comandor *D. Ştiubei;* Stiri nouă despre castrul Jidova de prof. *D. Tudor;* Uniforma militară de col. rez. *A. Potocki;* Medalii din epoca domnitorului Cuza de *Natalia Savu-Marinescu;* Museografia în război de *Ion Sergiu Cosmescu.*

Din sumar, subliniem actualitatea pentru noi a articolului semnat de d. lt. comandor D. Ştiubei, care, vorbind de necesitatea unui volum bine documentat şi ilustrat care să cuprindă istoria marinei militare şi comerciale române, conchide: „Imprimarea acestui volum şi reconstituirea grafică a istoriei marinei române, nu nu este numai o imperioasă necesitate pentru valorificarea unui trecut rămas până astăzi în umbră, ci şi

un mijloc de educaţie a tineretului actual, chemat să conducă mâine destinul poporului ale cărui suferinţe sunt departe de a se sfârşi, şi cari vor avea darul să ne oţelească mai mult, urmând exemplul voinicilor şi glorioşilor noştri strămoşi".

Ilustraţia de pe copertă reprezintă sabia oferită M. S. Regelui Mihai I de către d. General Ion Antonescu, conducătorul Statului Român şi preşedintele consiliului de miniştri cu prilejul serbărilor dela Iaşi (8 Noembrie 1940).

„ATLANTIDA" de Dan D. Dimiu.

O broşură care desbate sub toate aspectele problema Atlantidei, vechiul continent dispărut. Unii autori îi contestă existenţa, alţii o aşează în atâtea locuri câţi cercetători.

Autorul îi împacă pe toţi, aşezând-o acolo unde şi urmele o statornicesc, iar cu un talent deosebit, romanţează viaţa infloritoare ce există pe continentul care lega pe cele de azi, redând lumina civilizaţiei şi culturii. Atrăgătorul studiu e prefaţat de moş Delamare.

Revista Fundaţiilor Regale anul 8, Nr. 3 (Martie 1941).

Din bogatul material al acestei excelente reviste cu articole semnate de domnii Basil Munteanu, Horia Furtună, I. Sân-Giorgiu, T. Arghezi, N. Petraşcu, Emil Baltă, M. Celarian, Al. Iordan, Al. Philippide, Perpessicius, A. Dimo, D. M. Pippidi, Vlad. Streinu, Şerban Cioculescu. Din punctul nostru de vedere remarcăm articolul d-lui *Em. Bucuţă,* membru în marele Consiliu al L. N. R., intitulat *„Dunărea Românească"*, în care autorul dela început spune că „sufletul, desvoltarea şi ţintele de viitor ale României nu pot fi înţelese dacă se lasă deoparte, apa aceasta bogată cât o mare interioară, plină în aceeaşi măsură de privelişti şi vietăţi strălucite, de corăbii şi porturi, ca şi de legende şi probleme politice.

Ca să dovedească „împletirea Dunării din vremuri uitate cu viaţa poporului român", autorul citează descântecul melcului, zicala „s'a făcut Dunăre", versuri din Eminescu, periodicele statornicirii ale muntenilor păstori, faptul aşezărilor româneşti pe ambele maluri.

Cel mai de apus sat românesc de pe Dunăre e *Ovcea* din *Jugoslavia,* iar cel mai răsăritean *Portiţa.* „Intre Ovcea şi Portiţa curge Dunărea românească, ducând cu ea istoria de două mii de ani şi poate mai mult a unui popor".

După ce face o admirabilă descriere a Dunării dela intrarea în hotarele noastre între Balcani şi Carpaţi, unde Danubius devine Ister, poartă „de eroism geologic şi de luptă cu elementele".

Defilează pe rând, cu scurte reamintiri geografice, Tabula Trajană, Ada-Kale, Cazanele, Orşova, Turnu-Severin, Calafat, de unde călătorul îşi ia „rămas bun dela fraţii de dincolo, simţindu-se una cu ei, acelaşi popor, dacă nu acelaşi Stat, pentru că istoria a vrut să sape între unii şi alţii acest hotar mişcător".

Vin apoi frumoasele lucrări a porturilor aşezate departe de mal, lupta între „Vulcăneşti şi Neptunişti", între cei cari se căsniau să smulgă pământ din ale Dunării ape, pământ care s'a dovedit că „dădea mai puţine grâne decât peşte pe vremea când era baltă".

„Dunărea n'a rămas numai un dar al firii, pe care Românii l'au primit şi-l păstrează mai departe ca atare. Ei au răscumpărat fiecare metru pătrat de apă cu o muncă de sute de ani şi cu o agerime necontenit la pândă. Stingheriţi de tot felul de piedici, dinăuntru şi din afară, ei nu s'au lăsat. Şi marele fluviu a intrat, ca pe o nouă albie, în cursul lui de jos, în stăpânirea nu numai materială, dar şi sufletească a neamului românesc. Unul nu se mai poate închipui fără celălalt, astăzi şi în toate vremurile", — spune autorul, în faţa lucrărilor direcţiei porturilor şi a serviciului hidrografic.

Defilează apoi Turtucaia, cu pescarii ei vestiţi, cu flota lor smolită, — Oltenita, Călăraşi, frumoasa baltă cuprinsă între Borcea şi Dunăre, zugrăvită de Ştefan Popescu, cântată de Jean Bart, retrăită în muzeul Toma Stelian, Hârşova, Măcin. Se intră în Dunărea Maritimă cu Brăila, Galaţi de unde *„curge măreţ ca totdeauna şoptind lucruri pe care noi, oameni ai clipei, nu le pricepem... Ea cunoaşte pe oamenii care au însoţit-o până aproape de guri şi roiesc prin gârlele şi bălţile de pe malul drept şi prin Deltă, şi tot pe ei şi-i vrea, ca în trecut, tovarăşi".*

Romanţarea curge înainte, ca şi Dunărea, prin deltă până la mare unde *„tridentul lui Poseidon al Deltei înfipt în pontul Euxin a prins într'unul din colţii lui această fiară, care în România a ajuns populară, fără să ştie mulţi ce înseamnă, dar ştiind în schimb economiştii, marinarii şi inginerii hidraulici".*

D. Bucuţă încheie fermecătoarea-i şi documentata-i cronică cu cuvintele :

„Dunăre, Dunăre, drum fără pulbere, cum îi cântă poporul român privind-o dela naşterea lui, de pe mal, cum curge !"

Buletinul Direcţiunei Dunării maritime. Apare lunar, acest interesant buletin, sub grija direcţiei Dunării maritime, în limbile română, italiană, franceză şi germană, cu text, statistici şi grafice, cari folosesc specialiştilor.

Revista Infanteriei — apare de 45 ani. In ultimul număr (1-2/941), la recenzii, se vorbeşte de *„Vedetele rapide",* arătându-li-se caracteristicile şi mijloacele de luptă. Descrierea (din traducere) e interesantă, nu numai pentru marinari, ci şi pentru nemarinari. Recenzia e făcută de d. căpitan Ion Chifulescu. Suntem recunoscători că această veche revistă găzduieşte, în paginele ei, şi chestiuni marinăreşti.

Antigaz, preţiosul buletin al Direcţiei chimice militare şi al corpului tehnic militar, (pe luna Mai) are următorul cuprins: Analiza exactă a gazelor de luptă, de cpt. dr. ing. *Traian Volrap;* Industria de război, de lt. dr. ing. chimist *Ciplea Liciniu;* Protecţia populaţiei civile (Protecţia alimentară a populaţiei civile), de lt. col. *Petrovan I.*

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

Telegrame omagiale

Cu prilejul creştineştii sărbători a sfinţilor împăraţi Constantin şi Elena, Liga Navală a trimis următoarea telegramă M. S. Regina Mamă Elena :

Membrii Ligii Navale Române, trimit Majestăţii Voastre respectoase omagii, asigurând-o de neţărmuritul lor devotament.

Să trăiţi Majestate !

Vicepreşedintele Ligii Navale Române.
Contr'Amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ

La care M. S. a binevoit a răspunde :

Amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ
Str. D. Severin, 45
Loco

Mulţumesc din toată inima.

ELENA

Cu prilejul Adunărei Generale dela 1 Iunie s'au trimis următoarele telegrame:

M. S. REGELUI MIHAI

Membrii Ligei Navale Române, întruniţi în a patrusprezecea adunare generală anuală, îşi îndreaptă gândul lor către Marele Ocrotitor, Augustul Preşedinte de Onoare al Ligii, asigurând pe Majestatea Voastră de întregul devotament al membrilor cari se străduesc pentru prosperarea marinei române.

Să trăiţi Majestate!

Vice Preşedintele Ligei Navale Române
Contr'amiral Adj. NICOLAE PĂIŞ

D-lui General IOAN ANTONESCU

Conducătorul Statului şi Preşedinte al Consiliului de Miniştri, Membru de Onoare al Ligei Navale
Loco

Membrii Ligei Navale Române, întruniţi în adunarea generală anuală, vă roagă, prin mine, a primi asigurarea neţărmuritei dragoste şi adânc devotament al tuturor membrilor, înţelegând să vă urmeze pe calea cinstei, dreptăţii şi onoarei cu care conduceţi Statul.

Vice Preşedintele Ligei Navale Române
Contr'amiral Adj. NICOLAE PĂIŞ

M. S. REGINA ELENA

Membrii Ligei Navale Române, întruniţi în adunare generală anuală, îndreaptă gândul lor către Majestatea Voastră, rugând-O să binevoiască a primi asigurarea sentimentelor lor de dragoste şi devotament.

Vice Preşedintele Ligei Navale Române
Contr'amiral Adj. NICOLAE PĂIŞ

D-lui General IACOBICI
Ministrul Apărării Naţionale
Loco

Membrii Ligei Navale Române, întruniţi în adunarea generală anuală, vă roagă, prin mine, să primiţi mulţumirile lor, pentru larga înţelegere a problemelor marinăreşti în înfăptuirile pe cari ei le năzuesc.

Vice Preşedintele Ligei Navale Române
Contr'amiral Adj. NICOLAE PĂIŞ

Noul Statut al L. N. R.

EXTRAS

In conformitate cu art. 93 din legea persoanelor juridice.

Prin sentinţa Nr. 13 din 28 Mai 1941, rămasă definitivă, s'a aprobat modificările aduse statutelor societăţii „LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ", cu sediul în Bucureşti, str. Spiru Haret Nr. 6, aşa cum au fost votate în adunările generale extraordinare dela 19 Mai 1940 şi 9 Februarie 1941 şi cum sunt prevăzute în actele autentificate de Trib. Not. Ilfov sub Nr. 6471 din 26.II.1941 şi Nr. 16.220 din 9.5.1941.

S'a făcut menţiune în registrul de persoane juridice al acestui Tribunal sub Nr. 14/1928 unde este înscrisă societatea.

Prim Grefier,
(ss) *Al. Şerbănescu*

Solemnitatea lansării submarinului românesc S 2 torpilor, la Galaţi.

Duminecă, 25 Mai a. c. a avut loc la Galaţi solemnitatea lansării unui nou submarin românesc, al doilea dintre cele comandate la Şantierele Navale Galaţi.

In numeroasa şi aleasa asistenţă am remarcat prezenţa d-lor general Gh. Potopeanu, ministrul Economiei Naţionale, Contra-amiral N. Păiş, Subsecretar de Stat al Marinei, Amiral Roşca, Comandantul Marinei Regale, Comandor C. Dobrescu şi Ing. Voiosu, Secretari generali S. S. M., Contra-amirali: Gheorghiu, Comandantul Diviziei de Dunăre, Georgescu, Comandantul Diviziei de Mare şi Al. Constantinescu, dela C. R., General Ing. Năsturaş, Directorul Construcţiilor navale şi îndrumătorul Şantierelor, General Ing. Lupu, Comandorii: Zlatian, Al. Bardescu, Steriopol, Ulic, Căpitanul portului Galaţi, Popescu, Director F.N.R., Traian Dimitriu, Marinescu, Gherghel.

Din partea Misiunii Militare a Marinei germane a fost de faţă d. Comandor von Arnswaldt, şef de Stat Major al d-lui Amiral Fleischer cu delegaţii Misiunii Militare, d. Consul General Loerner, reprezentant al Guvernului Reichului, d. Colonel Boessler, delegatul Armatei Germane cu Statul său Major, d. dr. M. Novotni, din partea grupului Hermann Göring Werke, d. dr. Aichel din partea grupului Diekerhoff-Wiedmann, d. Buhlea din partea firmei Stimes, d. Furnarachi din partea Acumulatoaren Fabrick (Berlin),

Apelul D-lui General ANTONESCU
PENTRU IMPRUMUTUL REINTREGIRII

De pe pământul desrobit, în mijlocul luptei pentru Cruce şi Dreptate, îmi îndrept gândul către tot Neamul nostru şi tuturor le cer să sprijine Statul în aceste ceasuri mari.

Ca să cinstim jertfa eroilor;

Ca să ne înălţăm Patria;

Ca să ridicăm din cenuşa cotropitorilor vetrele noastre de totdeauna;

Ca să dovedim că am înţeles cutremurarea Patriei;

Ca să meritătm liniştea câştigată şi bunurile păzite de lupta bravei noastre oştiri;

D. GENERAL ANTONESCU

Ca să putem închina recunoştinţa Neamului către urmaşii celor cari s'au înfrăţit cu pământul luptei;

Ca să putem da Basarabiei şi Bucovinei tot ceeace au pierdut prin silnica cotropire şi să putem păşi la mari lucrări de interes naţional;

Români!

Aştept să daţi obolul economiei voastre, pentru ca statul să facă din el o nouă şi mare împlinire pentru Ţară şi pentru fiecare.

Nu vă cer contribuţii de jertfă, vă cer să daţi Statului numai economia voastră.

Şi cu aceeaşi sfântă grije, cu aceeaşi neîndurată râvnă, cu aceeaşi curată muncă, voiu veghia ca banul vostru să fie întrebuinţat pentru împlinirea marilor scopuri naţionale.

General ION ANTONESCU

Ing. Rosin din partea firmei „Krupp Germania-Weft“ (Kiel), Ing. Ehrlemann şi Ing. Anderson din partea Bauleitung I.V.S. Şantierele Navale Galaţi S. A. au fost reprezentate prin d-nii: Ing. Dan Perieţeanu, Director General al Soc., Comandor V. Schmidt, Consilier, Ing. Comandor Enescu, Prim-Director, Rambosek şi Merza, subdirector la Exploatări, Ing. Oană, directori, cpt. V. Simionide, Secretar General, etc.

A mai luat parte o delegaţie de magistraţi ai Preşedinţiei Consiliului de Miniştri în frunte cu d. Consilier Popovici şi d. Col. Alcibiade Carozzi, precum şi alţi reprezentanţi ai diferitelor autorităţi locale sau veniţi special dela Bucureşti: d-nii Col. Petrescu, avocat Hartular dela Ministerul Inzestrării Armatei, C-dor Constantinescu Claps dela S. M. R., Comandor Popescu şi Ing. Orănescu dela N. F. R. etc., etc.

Cuvântarea d-lui ministru contra-amiral N. Păiş

După oficierea serviciului divin, a luat cuvântul d. Ministru Contra-amiral N. Păiş, care a spus următoarele:

Nu sunt decât două săptămâni de când am asistat la îmbucurătorul eveniment când Şantierele Navale Galaţi în prezenţa domniilor-voastre au lansat submarinul Nr. 1 torpilor.

Atunci am arătat importanţa acestor evenimente istorice atât pentru Marina Regală cât şi pentru industriile noastre navale.

Marina Regală poate conta pe industria naţională pentru realizarea programului naval, S. N. G. cu ajutorul industriei germane devine un factor important în economia naţională.

Lansând astăzi submarinul Nr. 2, în numele guvernului şi al marinarilor îi fac urarea cea mai caldă ca pe întinsul mărilor să găsească întotdeauna circumstanţele favorabile pentru îndeplinirea misiunilor ce vor fi încredinţate întru apărarea scumpei noastre ţări şi care să-l conducă la glorie.

Ofiţerilor de marină şi echipajelor cărora le va fi încredinţată conducerea acestei nave le recomand să ia exemplul comandanţilor germani de submarine cari prin curajul şi îndrăsneala lor au ajuns legendari uimind lumea întreagă.

Sunt dator în acelaş timp să aduc felicitările mele călduroase personalului Şantierelor Navale Galaţi, Direcţiunei Generale, inginerilor constructori, lucrătorilor de toate categoriile care cu devotamentul şi cu toată vitregia vremurilor de astăzi, au lucrat cu perseverenţă pentru realizarea întocmai a contractelor al căror rezultat se vede azi.

Acest frumos rezultat al Şantierelor Navale Galaţi, se datoreşte într'o largă măsură colaborării technice cu Şantierele cele mai renumite din Germania, cărora astăzi le aduc cele mai calde felicitări.

Avem convingerea că Şantierele Navale Galaţi în perfectă colaborare technică cu Industria Navală Germană, vor continua să lucreze pentru Marina Regală cu aceiaşi dragoste şi căldură spre a ne preda în cel mai scurt timp celelalte nave comandate aici.

(Adresându-se d-lui Comandor von Arnswaldt, în limba germană, d. Ministru Contra-amiral Păiş a continuat):

Şi acum mă folosesc de această ocazie, de a mă adresa Misiunei germane de marină în România. Regret că d. amiral Fleischer n'a putut lua parte la solemnitate, rog însă pe d. Şef al Statului său Major să-i comunice următoarele:

Nu vom uita niciodată sprijinul d-voastră şi avem nădejdea fermă, şi pentru viitor, într'o colaborare rodnică, mai ales pentru realizarea marelui nostru program de construcţie.

Construcţia căutătoarelor de mine şi a vedetelor ca şi a vaselor de salvare, va avea loc în aceleaşi ateliere ca şi construcţiile de până acum. Cu spriijnul d-voastră şi al Şantierelor Navale Germane, în care ne punem toată încrederea, această dorinţă a noastră, marinărească, va deveni, credem, o realitate.

Vă exprim cu această ocazie, mulţumirile călduroase ale mele şi ale întregei marine române.

Această cooperare — a continuat în limba română d. Ministru Păiş, — începută cu Şantierele Navale Germane se completează astăzi în mod fericit prin camaraderia de arme dintre marinarii germani şi marinarii români.

Noi nu avem decât de câştigat din experienţa mare a marinarilor germani.

Plini de încredere în viitorul României să strigăm cu toţii:

„Trăiască M. S. Regele Mihai“.

„Trăiască Conducătorul Statului“.

„Trăiască Marina Regală Română“.

Fiindcă printre noi — sfârşeşte în limba germană d. Ministru Păiş — se află şi reprezentanţi ai marinei Reichului german şi ai industriei germane, îmi permit să urez în asentimentul tuturor celor de faţă:

Trăiască Excelenţa Sa Adolf Hitler, Fuehrerul Marelui Reich German.

Trăiască Marina Reichului German.

Cuvântarea directorului general

A luat, apoi, cuvântul d. ing. **Dan Perieţeanu,** directorul general la S. N. G.

Domnilor Miniştri,

Domnilor,

In numele Societăţii Şantierele Navale Galaţi şi a întregului personal dela cei mai mari la cei mici, technicieni şi lucrători, vă mulţumesc pentru prezenţa domniilor voastre la această solemnitate care pentru noi înseamnă recunoaşterea unei activităţi înfăptuite cu chezăşia celor mai bune speranţe pentru viitor.

După lucrări de reparaţiuni importante şi aproape de terminarea actualelor construcţiuni de nave, prin lansarea, de astăzi, a submarinului minier S. 2, Şantierul nostru se pregăteşte a întreprinde mai departe, executarea programului naval stabilit de Marina Regală Română prin organele sale competente. Veţi avea astfel prilejul ca în lunile ce vor veni să vedeţi ridicându-se alte corpuri de nave pe aceste cale de beton, care se golesc prin lansarea de astăzi. Experienţa câştigată în special prin construirea submarinelor ar putea fi mult folosită dacă între alte nave am putea continua mai departe cu construirea altor submarine.

Dar în afară de vasele Marinei Regale Române, este locul să arătăm încrederea noastră în construirea vaselor comerciale mai întâi pe Dunăre şi apoi pe Mare. Pentru aceasta e suficient să amintim că mijlocul de comunicaţie ideală ce se chiamă Dunărea are astăzi un trafic extrem de redus în raport cu rolul la care este chemată să joace într'un viitor mai apropiat. Prin aşezarea sa la Galaţi şantierul nostru va putea executa şi vase de Mare cu un tonaj până la 12 mii tone, care să treacă prin bara dela Sulina. De aceia programul de desvoltare viitoare prevede mărirea şi dotarea şantierului cu instalaţiunile şi calele necesare construirii de vase de acest tonaj.

Domnule Ministru, sentimentele şi intenţiunile D-voastră pentru desvoltarea Marinei Regale şi Marinei Comerciale române sunt bine cunoscute; de aceia îmi permiteţi ca din partea Societăţii S.N.G. să mulţumesc celui mai expresiv reprezentant al Marinei noastre pentru înţelegerea pusă în rezolvarea multiplelor probleme ce s'a ivit şi care s'au rezolvat fericit în spiritul unei colaborări armonioase şi a interèsului general. Am lăsat în mod voit să vorbesc la urmă de colaborarea noastră cu Germania, pentrucă trebuie mărturisit că fără această colaborare rezultatele dobândite până în prezent nu ar fi putut fi realizate. Această colaborare începută de Societatea noastră încă din 1937 este nu numai technică ci şi economică şi financiară; într'adevăr, pe lângă contractul de licenţă ce avem cu firma I.V.S. şi care ne asigură concursul technic german, am obţinut din Germania şi livrări importante de materiale şi maşini, precum şi finanţarea lor. Legăturile noastre cu această firmă sunt perfectate şi suntem asiguraţi şi pe mai departe de o rodnică colaborare nu numai cu industria germană ci fapt şi mai important cu însăşi marina germană prin O.K.M., fie-mi deci îngăduit a-mi exprima d-lui Vice-admiral Fleischer mulţumirile cele mai sincere din partea Socletăţii noastre.

(Adresându-se în limba germană d-lui Comandor Arnswaldt, reprezentantul d-lui Vice-amiral Fleischer d. ing. Perieţeanu a spus):

Domnule Comandor, îmi permiteţi vă rog ca în numele Societăţii S.N.G. să mă alătur la mulţumirile exprimate de d. ministru al Marinei pentru sprijinul pe care Dumneavoastră îl daţi colaborării dintre glorioasa marină germană şi marina română.

Eu vreau să remarc numai un singur fapt şi anume că această colaborare în ceeace ne priveşte a început odată cu însăşi înfiinţarea Soc. S.N.G. adică în 1937 şi că vasele noui construite în ţară se datoresc exclusiv acestei colaborări. Deasemenea mărirea şantierului nostru atât din punct de vedere tehnic cât şi maşini şi instalaţiuni, se datoreşte tot firmelor de specialitate germane.

In condiţiunile de astăzi colaborarea noastră cu Germania va trebui să fie şi mai strânsă. Nu este nici un motiv ca ceeace s'a realizat în alte împrejurări, să nu se poată realiza astăzi cel puţin tot aşa de bine ca şi în trecut.

Vă mulţumesc, Domnule Comandor, încă odată pentru tot sprijinul ce ni-l daţi, datorit căruia S.N.G. îşi va putea continua realizarea programului de lucru.

Domnule Ministru, — încheie în limba română d. ing. Perieţeanu — daţi-mi voie să urez Marinei Regale Române ca Dumnezeu să încununeze glorioasa activitate a acestor submarine.

Totodată vă rog să fiţi încredinţat că şi pe viitor vom depune aceiaşi râvnă de lucru şi să fiţi interpretul nostru transmiţând Majestăţii Sale Regelui şi Conducătorul Statului întregul nostru devotament.

Trăiască Majestatea Sa Regele,
Trăiască Conducătorul Statului.

Festivitatea s'a continuat cu lansarea în condiţiuni foarte bune a submarinului, de corpul căruia d. ministru Potopeanu a spart tradiţionala şi simbolica sticlă de şampanie.

Invitaţii s'au îmbarcat apoi pe vasul N.F.R. „Ştefan cel Mare" şi au plecat spre Brăila, pe canalul Măcin până la canalul Filipoi, de unde s'au întors la Galaţi. In timpul plimbării, s'a servit invitaţilor masa. Importanţa solemnităţii dela Galaţi nu mai este nevoie să fie subliniată. Luminoasa ei semnificaţie reese atât dincolo de cuvântările rostite cu acest prilej cât şi mai ales în următoarele telegrame trimise în numele tuturor marinarilor români de d. ministru Păiş:

M. S. REGELUI MIHAI I

Azi, 25 Mai a.c., Şantierele Navale Galaţi au lansat în excelente condiţii, submarinul Nr. 2 puitor de mine.

Cu această ocaziune, toţi marinarii, cu profund respect şi călduros vă asigură, prin mine, de neţărmurita lor dragoste şi profundul lor devotament.

Subsecretar de Stat al Marinei
Contra-Amiral adj., N. PĂIŞ

D-LUI GEN. ANTONESCU, CONDUCĂTORUL STATULUI

Şantierele Navale Galaţi au lansat, azi 25 Mai a.c., în perfecte condiţiuni submarinul Nr. 2 puitor de mine.

Această navă vine să completeze şi să mărească flota noastră de război.

Ofiţerii şi marinarii de toate categoriile, cu toată căldura, vă asigură, că vă vor urma neclintiţi pe drumul onoarei, cinstei şi al dreptăţii pe care Domnia Voastră îl conduceţi.

Subsecretar de Stat al Marinei
Contra-Amiral adj., N. PĂIŞ

Premiaţi

Aflăm cu plăcere că premiul „Djuvara" a fost acordat anul acesta d-lui *Romulus Seişanu,* pentru conferinţa „Dunărea şi Marea noastră" şi d-lui *Vice-Amiral I. Bălănescu,* pentru conferinţa „Technica şi tactica submarinelor".

După cum se vede, ambele conferinţe cu caracter marinăresc.

Manifestaţia de simpatie Româno-Germană dela Constanţa

Duminică 1 Iunie c. orele 10 dimineaţa a avut loc în hall-ul Gării Maritime o şezătoare organizată de echipajul Distrugătorului „Mărăşeşti" cu concursul muzicii şi corului german de sub conducerea wachemeister-ului Dornberger.

E Duminică dimineaţa. Cerul este senin, de-un albastru de topaz, aşa cum de multeori îl dă apropierea Mării. Soarele — cupă mare de aur — cade din belşug pe mare, stropind valurile cu lumini ce fug din val în val. Este în ziua aceasta atâta sărbătoare că parcă şi sufletele s'au primenit în haină de Duminică, cu o haină nouă şi curată ca şi a cerului ce acoperă această zi senină.

Marinarii Distrugătorului „Mărăşeşti" se produc azi cu o mică şezătoare în hall-ul mare al Gării Maritime. Sala mare este pavoazată cu drapele româneşti şi germane, aşezate în mijloc de zeci pavilioane.

Vin camarazii germani aviatori, apoi marinarii germani în frunte cu Comandanţii lor. Vin cu toţi cu pas sigur, zâmbindu-ne din depărtare. Ii cunoaştem, precum şi ei ne cunosc. Ii cunoaştem

Asistenţa după şezătoare

pe camarazii marinari germani decând, acolo, în marea noastră, în largul ei, am fost aproape cu sufletele noastre de sufletele lor.

Şezătoarea s'a desfăşurat după următorul program:

1. **Imnul Regal,** executat de corul distrugătorului dirijat de Caporalul Oprovici Vasile.

2. **Hoch Heidesburg** — marş executat de corul german dirijat de wache-meister-ul Dornberger.

3. **Cuvânt de deschidere,** rostit de Cap. Oprovici V.: care a spus:

Suntem tineri. Tineri români. Sufletul nostru este dornic de ascultare a vorbelor bune şi româneşti; dornic de frumos, gândurile noastre sunt senine şi voinţa cezariană.

Plămădim în singurătatea noastră departe de o altă lume, din aluatul sufletului nostru gânduri şi vreri. Vreri noi pentru o viitoare ţară nouă.

In tumultul muncii aceste şezători — izbucniri sincere şi senine — par a fi o transpunere a soldatului nostru pe pământ între ai săi. Prin cântec, poezie, toate ţâşnite din cremenea camaraderiei, lăcaşul sufletului este mai împrospătat: aceste şezători sunt o pârghie ce leagă amintirile soldatului nostru, marinarului, de-acasă cu prezentul. Prin cântec sufletul se înalţă, predominând tristeţi şi îndoieli, prin cântec rândurile se strâng şi comenzii îi este dată mai multă ascultare. Iată rostul acestor şezători, cari pe lângă această cimentare a sufletelor, împreună întregul echipaj al distrugătorului — ce constitue o familie marinărească — o înfrăţeşte aşa cum şi aceşti tineri marinari români şi-au înfrăţit destinul lor cu marea, cu zarea şi cu moartea.

Acum din nou ne-am strâns rândurile ca din acest întreg să ne înfrăţim, să ne simţim sângele curgând cu aceiaşi vioiciune la toţi. Să ne simţim bătând într'un acelaş tempo dur şi patriotic, să ne

simţim gândurile tuturor îndreptate în formă şi căldură unică spre Acel ce ne conduce, ce ne este şi ne va fi călăuză luminoasă spre recucerire de vechi pământ valah.

El, Regele Mihai I, regele oştilor române, sufletul oastei albastre a ţării, ne este în gând ca un Arhanghel, ne stă în inimii ca un vrednic urmaş al prea-vitejilor lui înaintaşi. Regele având alături de el pe vrednicul general, conducător de popor, Ioan Antonescu.

Camarazilor de arme germani le urăm, de-asemeni un bun sosit printre rândurile noastre şi îi asigurăm că, atunci când datoria ne va pune armele în mâni, vom porni dârzi şi neînfricaţi contra tuturor acelor ce ne-au jignit sufletele, ne-au smuls părţi scumpe din ţară şi ne-au rupt bucăţi din pământ sfânt.

Ţara noastră acum un an şi-a schimbat peste noapte hotarele. Intre noui hotare a renăscut un nou popr. Noui oameni, o nouă armată. O armată cuprinzătoare de suflete dornice de luptă dreaptă. Marinarii români — aceşti tineri ce în locul gândurilor trimise acasă — au purtat un an întreg dolìul răpirii pământului nostru — aşteaptă semnalul de pornire.

Atunci când goarna va suna năpraznic pe întindere de pământ românesc, vom avea o singură icoană în faţa privirilor noastre, în gândul nostru, România-Mare aşa cum a fost, cum nu este, dar aşa cum va fi.

Vom fi în prima linie de foc şi iureş românesc.

Gândurile noastre în aceste clipe sbor — înspre împreunarea lor — spre cer, alături de sufletele martirilor noştrii, cutreeră pământ românesc şi sărută brazda caldă din acelaş pământ în care odihnesc strămoşii noştri.

Sufletele noastre aşteaptă de mult comanda de pornire. O aşteptăm înfiguraţi plini de bucurie că vom putea da şi noi trupul nostru ca temelie de nouă zidire de ţară nouă.

Gândind spre Rege, spre Ţară, spre cer şi morminte, marinari români în cântec vifornic de sânge, răspundem împreună cu o întreagă ţară, cu glas de ecou prin veacuri:

Suntem gata!

După aceea oratorul mulţumeşte, în limba germană, camarazilor germani urându-le bun venit în mijlocul marinarilor români pe a căror camaraderie se va putea bizui întotdeauna.

4. **Fern bei Sedan** — executat de corul german.

5. **Ruga Marinarului,** versuri originale declamate de Cap. Oprovici Vasile.

6. **Noi vrem pământ!** versuri de Gh. Coşbuc declamate de Cap. Vlăgea Ioan.

7. **Marşul Distrugătorului** — executat de corul distrugătorului.

8. **Erikonig** — poezie germană de Iohan Wolfgang von Goethe declamată de caporal Oprovici V.

9. **Rosamunde** — fox executat de muzica germană.

10. **La paşa vine un... Oltean,** versuri de Iordăchescu declamate de caporal Timofte Ioan.

11. **Ciobanul şi Dascălul,** fabulă de Vasile Militaru, declamată de Marinarul Dumitru Toader.

12. **Cucule pasăre grasă,** cor de Sabin Drăgoi, executat de corul distrugătorului.

13. **Lore** (Marschlied) executat de corul german.

14. **Brânzoaica** — versuri de Iordăchescu, recitate de caporalul Timofte Ioan.

15. **Cântece naţionale** executate din vioară — Submaestrul Bucur Vasile — acompaniat la chitară de Serg. brev. Coordoneanu Mihail.

16. **Friderikus Rex** — marş executat de corul german.

17. **Marşul Marinarilor,** de Căpitan Negulescu Zaharia executat de corul distrugătorului.

18. **Arii naţionale,** cântate de caporalul Vasilescu Ioan, acompaniat de chitară.

19. **Pâc, pâc, pâc...** cor de Ioan Vidu, executat de corul distrugătorului.

20. **„Wir fahren gegen England".** şi **Marşul Naţional German** executat de corpul german.

21. **Imnul Regal** — corul distrugătorului.

La sfârşitul şezătorii, D-l Lt. Comandor Popescu Florian a mulţumit camarazilor germani pentru participare, sperând în acelaş timp că în viitor aceste manifestaţii, de simpatie între cele două armate, vor fi cât mai multe, remarcându-se astfel calităţile poporului nostru, calităţi îndeajuns apreciate de către toţi ce ne-au cunoscut mai din aproape. Inchee spunând că dorinţa noastră, a tuturor, este ca relaţiile dintre cele două ţări amice să fie cât mai strânse, cât mai temeinice, bazate pe o adâncă cunoaştere a sufletului poporului nostru.

Serbarea a luat sfârşit printr'o satisfacţie sufletească a întregei asistenţe, care a rămas plăcut impresionată de această primă manifestaţie de acest fel, între armata română şi germană, aici la Constanţa.

Şezătoare marinărească

Compania de marinari ai Şcoalei Navale N. M. S. „Mircea" a organizat Duminică 1 Iunie ora 10 dimineaţa o şezătoare naţional-patriotică, în sala de spectacole a Şcoalei Navale. La şezătoare au luat parte pe lângă mai mulţi ofiţeri şi maeştri şi delegaţiile compuse din marinarii distrugătoarelor şi unităţilor de uscat ale Marinei.

Şezătoarea s'a desfăşurat după următorul program:

1. **Imnul Regal** executat de corul companiei.
2. **Ţara mea,** recitare de Frt. Adamescu Niculae.
3. **Fii gata,** recitare de Marinarul Grozea Gheorghe.
4. **Marşul Marinarilor** de Cpt. Negulescu Z. executat de cor.
5. **La Sarmisegetuza** recitare Marinarul Avramescu I.
6. **Doamne greu mai e!** recitare de Frt. Morariu I.
7. **Visul cu prăjitura** — antreu comic — interpretat de Frt. Adamescu N., Stancovici şi Sold. Dinu E.
8. **Deşteaptă-te Române** — cor.
9. **Voroavă,** recitare Frt. Moraru Mircea.
10. **Glas dela Nistru,** recitare copilul de trupă Tivdă C.
11. **Tiganul la Primărie** — scenetă hazlie — interpretată de Frt. Moraru M., Popa I. şi Diaconaşu Gh.
12. **Jim-bala** — cor.
13. **Trio Marinari** — triolet, cântat de marinarii: Popa Ioan, Diaconaşu Ghe. şi Mardare N.
14. **Rigoletto** — antreu comic — interpetat de Frt. Adamescu N., Stancovici V. şi Sold. Dinu E.
15. **Match de box** amator de 4 reprize a 3 minute între:

Popa Ioan (Şcoala Navală) contra Vânătoru Ioan (Distrugătorul „Mărăşeşti") şi Căldăraru Gh. (Staţia T. F. S.). Primul match de box s'a terminat la egalitate. In cel de al doilea superioritatea Frt. Popa Ioan a fost vădit remarcată.

Serbarea s'a încheiat cu Imnul Regal executat de corul Companiei.

Concert simfonic.

Luni 2 Iunie a. c. orele 7 seara a avut loc în sala de spectacole a hotelului „Palace" din oraşul nostru, un concert simfonic dat de orchestra de cameră a Academiei Muzicale din Berlin, de sub conducerea d-lui director general von Benda.

Concertul s'a dat în semnul strânsei camaraderii ce leagă marina germană şi marina română, bucurându-se de prezenţa d-lui C'Amiral Georgescu Ioan. Din partea marinei noastre au participat ca invitaţi următorul număr de ofiţeri: 16 Comandanţi, 13 Comandanţi secunzi, 4 ofiţeri artilerie, 6 of. torpilori şi mineri, 14 şefi mecanici precum şi un mare număr de maeştrii şi marinari delegaţi ai navelor militare cât şi a unităţilor de uscat ale Marinei.

Din partea marinei germane au luat parte: Comandor Gadow, Cpt. C-dor Könecker, Maior Dräschler, Cpt. Kuhnel precum şi toţi maeştrii şi marinarii germani aflaţi în garnizoană.

Concertul s'a deschis printr'o mică cuvântare, în limba germană, a d-lui dir. general von Benda, care spune că a venit aici ca prin această manifestaţie muzicală, legăturile spirituale între ceie două naţiuni prietene să fie cât mai strânse, dându-se în acelaş timp şi un ton mai accentuat prieteniei armelor. Discursul a fost tradus în limba română de d. cpt. Holban Ştefan.

S'au executat apoi bucăţi din: Mozart, Schubert, Beethowen, Heyden, Ciaicowschi, Heinn, Renschi, etc. bucăţi, ce au fost îndelung aplaudate şi pe merit, fiind ireproşabil executate, fiecare orchestrant fiind sigur pe partitura lui şi sub bagheta minunată a d-lui von Benda. Concertul simfonic a luat sfârşit prin Imnul Regal, executat de orchestră.

D. Comandor Gadow, a mulţumit d-luì C'Amiral Georgescu Ioan 'cât şi întregii asistenţe pentru participare. Deasemeni a mulţumit în numele misiunii marinei germane din România D-lui Dir. general von Benda pentru gestul frumos de a da acest concert numai pentru marina germană şi română, deplasându-se special pentru aceasta aici în crezul că va contribui şi acest gest câtuşi de puţin la temeinicia legăturilor celor două popoare.

VASILE OPROVICI

Institutul Piscicol

In „Monitorul Oficial" a apărut decretul-lege pentru organizarea Institutului de cercetări piscicole al României (sau I. C. P. R.), pendinte de Ministerul Agriculturii şi Domeniilor.

El va cuprinde: Secţia de piscicultură din Institutul Naţional Zootechnic, Serviciul de hidrobiologie şi piscicultură din direcţia comercială a pescăriilor, Subsecţia de piscicultură dela Institutul de cercetări agronomice, Serviciul de pescuit în apele de munte — partea tehnică-ştiinţifică — din direcţia economiei vânatului.

Avansări

M. A. N. Subsecretariatul de Stat al Marinei face cunoscut că pe data de 10 Mai 1941 a făcut următoarele inaintări:

Comandor la gradul Contr'Amiral: Georgescu Ion.

Cpt. Comandor la gradul Comandor: Dobrescu R. Constantin.

Lt. Comandor la gradul de Cpt. Comandor: Ionescu St. Virgil.

Int. Maior la gradul de Int. Lt. Colonel: Botoşeanu Petre.

Aspiranţi de Marină la gradul de Locotenent: Stoian C. Ilie, Popescu Greaca, I. Vlad, Ionescu C. Ionel, Martiş V. Gr., Nicolaescu V. Dan Emil, Chiriţă M. Mihail, Pleşoianu C. D-tru, Mehedinţi C. D-tru, Apostolescu C. Grigore, Brânzea I. Ion.

Sublocotenenţi de echipaj la gradul de Locotenenţi de echipaj: Drăguşanu Gh. N., Teodosiu C. Aureliu, Mâşcă I. Ion, Calomfirescu St. Fl., Beşliu I. Atanase.

Elevi ai Şc. Navale — Secţia Punte — la gradul de Aspiranţi de Marină: Metz G., Mircea Dan, Bivolaru M. Liviu, Ene N. Ion, Stănescu E. R. Albert, Păunescu N. S. V. Titu, Răian N., Mircea Nicolae, Mâşcă I. Aurel, Păun N. Mircea, Alexandrescu Gh. Radu, Ignatiu N. Traian, Petrescu N. Iulian, Baicu St. Liviu, Constantinescu A. C-tin, Brezeanu I. Ion, Cosma I. Aurel, Bolintineanu N. Răsvan, Dragomir I. Victor, Aurite Traian Ştefan, Ionescu A. Paul, Vasilescu I. Alexandru, Rădulescu C. Gh., Gadidiv N. Victor, Atanasiu C. Ştefan, Drăgan N. D-tru.

Elevi ai Şt. Navale — Secţia mecanici — la gradul de Aspiranţi mecanici: Cenuşă N. Vasile, Gorunescu D. Grigore, Săilă N. Nicu, Avram N. Gh., Teodor C. Coriolan, Buruiană L. Gh., Şerban C. Panaite.

Daruri pentru marinari

Ca o admiraţie pentru vitejia marinarilor noştri, d. *G. Ghenciu,* mare armator din Brăila, a donat suma de 200.000 lei pentru familiile marinarilor căzuţi la datorie sau pentru cei rămaşi infirmi.

D. *Calust Asvadurov,* preşedintele filialei „Cetatea Albă" a donat 5 hectare de pământ în acelaşi scop.

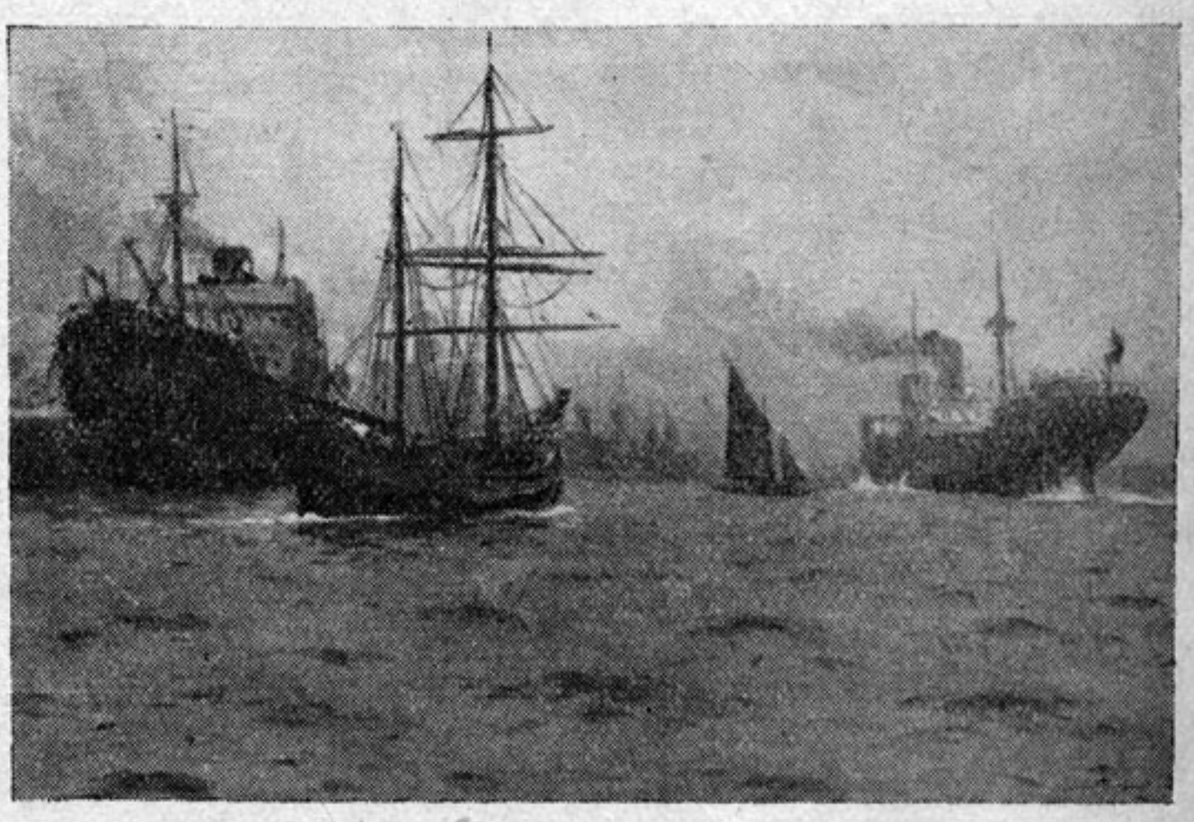
Un alt admirator legat de mare şi marinari, d. *C. Alimăneşteanu* a dăruit 50.000 lei pentru ofiţerii şi echipajele navelor cari au dat la fund distrugătorul sovietic „Moscova", făgăduind câte 50.000 lei pentru pentru fiecare navă inamică scufundată.

COMITETUL DE DIRECŢIE
(Sâmbătă 29.III.1941)

S'a discutat şi hotărît asupra următoarelor chestiuni:

Conferinţele de propagandă au avut un mare succes, ţinute în Capitală şi în ţară.

In Capitală au fost în sala Dalles, vorbind d-nii c.-amiral C. Negru: *Când şi cum s'au născut imperiile coloniale.* (la 2 Februarie); I. Gr. Perieţeanu: *D'Annunzio, poetul apelor italice* (la 16 Martie); comandor A. Negulescu: *Războiul naval* (la 23 Februarie); inginer Iliescu-Brânceni; *Sporturile nautice* (la 16 Februarie); general M. Schina: *Marile bătălii navale* (la 30 Martie).



In portul Brăila **de pictorul D. Ştiubei**

In provincie au ţinut conferinţe d-nii c.-amiral C. Negru, la Câmpu-Lung, Calafat şi Braşov; d-l comandor A. Negulescu, la Braşov şi Caracal, ambii desvoltând aceleaşi subiecte notate mai sus, iar d-l lt. c-dor E. Săvulescu va vorbi la Călăraşi.

Pentru viitoarele conferinţe, din toamnă, s'au înscris, de pe acum d-nii I. Gr. Perieţeanu, general M. Schina, căpitan Gheorghiu şi c-dor Ionescu.

Pentru cunoaşterea, cât mai bine, a asociaţiunii noastre, secretarul general a întocmit şi înaintat câte un memoriu asupra activităţii L. N. R., dela înfiinţare şi până în prezent, către ministerul instrucţiunii publice, la subsecretariatul educaţiunii; la ministerul propagandei naţionale şi la ziarul „Universul", d-lui Stelian Popescu, directorul ziarului. La ministerul propagandei a avut loc şi o conferinţă-convocare în sensul unei conlucrări comune, cât mai intense, în toată ţara, la care Liga Navală va da concursul său, alături de alte asociaţiuni.

S'a prezentat propunerea, scrisă, făcută de d. Alex. Lupescu, artist, de a i se aproba să organizeze o reprezentaţie la Opera Română din Bucureşti, sub patronajul Ligii, în seara zilei de 4 Aprilie 1941, cu scopul ca din reţeta obţinută să se verse 40% din încasări brutto, pentru ajutorarea familiilor ostaşilor căzuţi la datorie, ceeace comitetul aprobă această cerere. Toate cheltuelile vor fi suportate de d. Lupescu.

Cererea d-lui Alexandru Bilciurescu, scriitor şi ziarist, (înregistrată la nr. 239/1941), de a i se edita manuscrisul *„Thalasse"*, compus din poezii publicate în revista „Marea Noastră", se va rezolva după alcătuirea viitorului buget al Ligii.

Pentru cererea d-lui căpitan Eugen Trandafirescu, (înregistrată la nr. 132/1941), de a i se edita, de Ligă, manuscrisul *„Gânduri potrivite"* — schiţe marinăreşti — se dispune ca mai întâi manuscrisul prezentat să fie citit de comisiunea de lectură a centralei Ligii şi apoi se va hotărî ulterior.

Comitetul aprobă ca centrala L. N. R. să dispună cumpărarea hârtiei necesare pentru tipărirea celor două reviste ale Ligii pe anul 1941 şi să se depoziteze stocul furnizat.

S'a luat cunoştinţă de reprezentaţiile cari au avut loc pentru rularea filmelor cinematografice marinăreşti în Capitală şi provincie, sub patronajul L. N. R., care au dus la rezultate satisfăcătoare, din punct de vedere moral şi material. D. comandor Negulescu citeşte lista şcolilor, numărul elevilor şi elevelor cari au asistat la aceste reprezentaţii şi sumele încasate până în prezent.

COMITETUL DE DIRECŢIE
(17 Mai 1941)

Se discută şi se hotărăşte asupra următoarelor chestiuni la ordinea de zi:

Se aprobă darea de seamă pe 1940-1941 şi contul de gestiune pe acelaş timp al filialelor Călăraşi, Turnu-Severin, Constanţa, Tulcea, Galaţi, Braşov şi C.-Lung (Muscel).

Se prezintă: situaţia veniturilor şi cheltuelilor, profit şi pierdere şi contul produselor centralei la filiale.

S'a luat cunoştinţă de actele şi rezultatul spectacolului dat la Opera Română din Bucureşti, în ziua de 4 Aprilie 1941, dela care s'a obţinut o reţetă de 176.820 lei, cota cuvenită Ligii fiind 76,728 lei. Până acum s'au înaintat 70.000 lei la preşedinţia consiliului de miniştri, cu destinaţia pentru ajutorarea familiilor ostaşilor căzuţi la datorie.

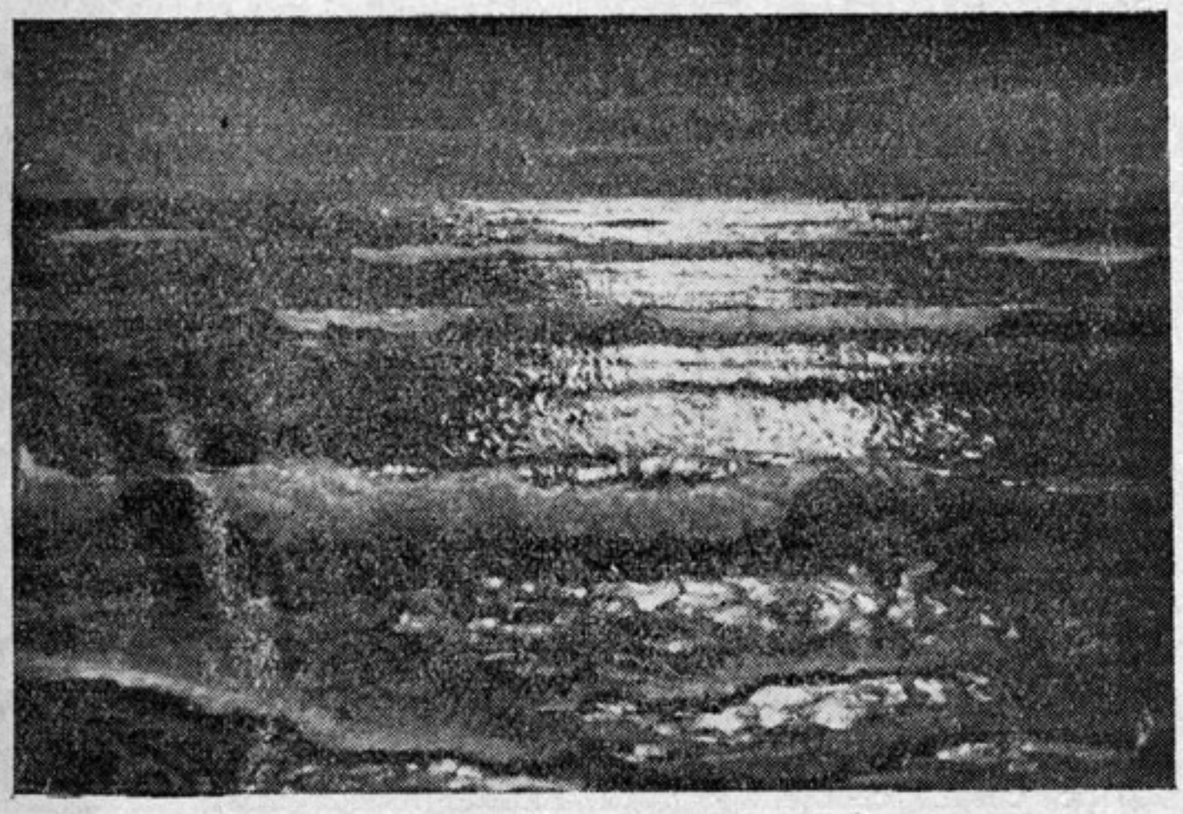
Rezultatul reprezentaţiilor cinematografice a fost destul de satisfăcător, din care rezultă modul cum se continuă propaganda Ligii în ţară în această direcţiune.

S'a luat notă de convocarea dela subsecretariatul de stat al educaţiunii naţionale, în ziua de 7 Mai 1941, sub preşedinţia d-lui general Victor Iliescu, pentru promovarea înnotului, cu rezultat satisfăcător pentru desvoltarea acestui sport, în rândurile tineretului nostru.

S'a luat cunoştinţă de procurarea hârtiei, de către centrală, necesară tipăririi revistelor „MAREA NOASTRĂ" şi „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET".

S'a luat notă de furnizarea lemnelor necesare centralei Ligii şi funcţionarilor săi.

Bugetul centralei L. N. R. pe 1941/1942, luat în discuţiune, la venituri şi cheltueli, se aprobă cifrat la 3.400.000 lei.



Noaptea de pictorul D. Ştiubei

Se discută chestiunea asigurării funcţionarilor Ligii pentru viitor şi se hotărăşte a se intra în tratative cu o societate de asigurare dar se va cerceta şi legea asigurărilor sociale, pentruca Liga Navală să intre în legalitate, din acest punct de vedere.

Pentru localul Ligii Navale, se va interveni, în sensul ca atât pentru centrală cât şi pentru filiale să se dobândească localuri din imobilele expropiate dela proprietarii evrei. Intervenirea se va face către subsecretariatul colonizării din ministerul economiei naţionale, pe temeiul decretului-lege publicat în „Monitorul Oficial" Nr. 74 din 28.III.1941.

Se aprobă referatul relativ la diurnele cari se vor plăti delegaţilor filialelor la adunarea generală a Ligii în ziua de 1 Iunie c.

Se aprobă numirea ca preşedinte al filialei L. N. R. Iaşi, a d-lui general Cernătescu, în baza adresei nr. 1499/1941 primită dela comandamentul garnizoanei Iaşi.

S'a luat cunoştinţă de iniţiativa filialei Turnu-Severia de a-şi construi un bazin-strand, în vara acestui an, costând circa 5–600.000 lei, dela care aşteptăm primirea proectului.

COMITETUL CENTRAL
(Şedinţa din 31 Mai 1941)

Prezidează d-l **c.amiral-adjutant N. Păiş,** vice-preşedintele L. N. R.,

D-l **comandor A. Negulescu,** secretar general al Ligii, citeşte procesele-verbale Nr. 73/29.III.1941, Nr. 74/17.V.1941, încheiate de comitetul de direcţie L. N. R., de care comitetul central ia cunoştinţă şi le ratifică.

Sunt prezentate şi aprobate dările de seamă şi conturile de gestiune pe 1940—41 şi proectele de buget pe 1941—42 ale filialelor: Tulcea, Galaţi, Călăraşi, Turnu-Severin, Câmpu-Lung (Muscel), Braşov, Brăila.

Comitetul central ratifică aprobarea dată de comitetul de direcţie pentru numirea d-lui general Cernătescu ca preşedinte al filialei L. N. R. Iaşi.

Comitetul a luat cunoştinţă cu satisfacţie de conferinţele ţinute în Capitală de domnii: c- amiral C. Negru, I. Gr. Perţeanu, comandor A. Negulescu, inginer N. Iliescu-Brânceni, general M. Schina; iar în provincie domnii c. amiral Negru şi comandor Negulescu.

S'a luat cunoştinţă de textul memoriilor alcătuite de centrala L. N. R. şi prezentate: ministerului instrucţiunii publice, subsecretariatului educaţiunii naţionale şi ministerului propagandei.

Totdeodată se comunică membrilor despre convocarea dela subsecretariatul educaţiunii pentru **problema înnotului,** care a avut loc în ziua de 7 Mai 1941.

Se ia cunoştinţă de editarea volumului **„Thalassa",** de Alex. Bilciurescu (poezii publicate în revista „MAREA NOASTRA).

Se comunică rezultatul reprezentaţiei dela Opera română din Capitală, din ziua de 4 Aprilie 1941, care a fost astfel: 176.820 lei, din care 76.728 lei cota cuvenită Ligii, din aceştia s'au trimis 70.000 lei la preşedenţia consiliului de miniştri, d-lui general Antonescu, pentru care se dă citire scrisorii de primirea banilor, destinaţi familiilor ostaşilor căzuţi la datorie.

Se aduce la cunoştinţa membrilor că centrala a procurat hârtia necesară tipăririi celor două reviste, fapt pe care comitetul îl aprobă.

D-l comandor Negulescu dă citire şi explicaţiile trebuitoare la bugetul centralei Ligii, pe exerciţiul 1.IV.941—31.III.1942; comitetul aprobă bugetul cifrat la venituri şi cheltueli de 3.400.000 lei.

Se aduce la cunoştinţa membrilor că centrala Ligii s'a gândit să se ocupe mai mult de funcţionarii săi, prin a-i asigura la o societate particulară de asigurări şi la Stat prin asigurările sociale dela ministerul ocrotirilor sociale.

Se face cunoscut că centrala L. N. R. a intervenit către ministerul economiei naţionale să destine imobile pentru sediile centralei şi filialelor Ligii, din cele expropriate dela evrei.

Secretarul general citeşte darea de seamă anuală a centralei

L. N. R., pe timpul 1 Ianuarie 1940—31 Martie 1941, pe care comitetul o aprobă.

Prezentată, se aprobă cererea de demisie a d-lui c. amiral Niculescu-Rizea, din comitetul L. N. R., rămânând ca membru activ al Ligii, pentru viitor.

E propus şi cooptat ca membru în comitetul central L. N. R. d. general de divizie Virgil Economu, preşedinte al „Asociaţiunii scriitorilor militari români".

D-l c. amiral Păiş comunică următoarele:

Noul statut al Ligii a fost întocmit şi prezentat forurilor competente, cari şi-au dat avizul favorabil; tribunalul Ilfov l-a înregistrat la secţia notariat, prin procesul verbal Nr. 6471/26.II.1941 şi de curând ne-a fost înaintat la centrala noastră. Cum, după legea în vigoare, trebue să treacă un termen de zece zile libere, pentru orice eventuală contestaţie, rămâne ca să poată fi perfectat noul statut după trecerea acestui termen. Deci va fi nevoe de o nouă adunare extraordinară pentru alegerea marelui consiliu.

Comitetul central aprobă această comunicare a d-lui vice-preşedinte amiral Păiş.

D. c. amiral Păiş, aduce la cunoştiinţă membrilor că, faţă de situaţia actuală, anul acesta nu se va mai sărbători **„Ziua Apelor".**

Rularea filmelor, în Capitală şi în ţară, a dus la rezultate satisfăcătoare.

După cele spuse de d. Henry August, preşedintele asociaţii nautice „Dor de Ducă", comitetul aprobă suma de 15.000 lei, din partea Ligei Navale, pentru cupa şi premiile ce vor fi decernate concurenţilor ce vor participa la demonstraţiile nautice, în ziua de 1 Iunie a. c., pe lacul Băneasa.

Adunarea Generală
(1 Iunie 1941

Adunarea a fost prezidată de d-l c. amiral adj. **N. Păiş,** subsecretar de Stat al marinei, vice-preşedinte al L.N.R., fiind asistat de d-l comandor A. Negulescu, secretarul general al Ligii.

D-l c. amiral Păiş, în cuvântul de deschidere, arată că formele statutare fiind împlinite, adunarea generală este legal constituită.

In continuare, d-l amiral Păiş îşi exprimă sentimentul unanim, de care întreaga naţiune a fost cuprinsă prin tristele evenimente întâmplate timp de un an, dar totdeodată ne punem nădejdea într'un viitor mai bun pentru ţară. Rosteşte cuvinte omagiale pentru M. S. Regele MIHAI I, care a binevoit să dea Inalta Sa aprobare, primind a fi Preşedintele de Onoare al Ligii; şi pentru domnul general **Ion Antonescu,** Conducătorul Statului, care a fost ales membru de onoare al Ligii. Adunarea, în picioare, manifestă prin vii aplauze, unanima adeziune la cuvintele pentru M. S. Regele şi domnul general Antonescu.

D-l **amiral Păiş** arată că broşura pe care fiecare din membrii a primit-o, cuprinde activitatea desfăşurată de Ligă, în cadrul statutului, care a fost publicată şi în revistă la timp; ea e cunoscută de toţi membrii; totuşi domnul comandor Negulescu va face un expozeu semnalând părţile mai importante din broşură.

O primă datorie ni se impune ca înainte de acest expozeu să ne îndreptăm gândurile noastre pioase la scumpii dispăruţi legaţi de Liga Navală şi de marină: amiralul I. Coandă, fostul prim-vice-preşedinte al Ligii, profesorii Nicolae Iorga, Uică, N. Georgescu, amiral N. Negru, căpitan Alex. Dumitriu, lt. comandor mecanic Mârza Simion, amiralul Zaharia Ionescu, c. amiralul M. Mihăilescu, inginer I. C. Fundăţeanu, preot Zenobie Popovici. Adunarea păstrează un moment de reculegere.

După ce d-l amiral Păiş mulţumeşte membrilor prezenţi, atât din Capitală cât şi delegaţilor din provincie, dă cuvântul secretarului general al Ligii.

D-l **comandor Negulescu** dă cetire dării de seamă, pe care adunarea o ratifică prin aclamaţiuni unanime.

D-l inginer I. Ghica citeşte raportul cenzorilor, care e aprobat cu unanimitate, dând descărcarea legală.

D-l **comandor Negulescu** expune bugetul viitor al Ligii, dând explicaţiunile necesare, bugetul fiind fixat la 3.400.000 lei, la venituri şi cheltueli.

Adunarea aprobă bugetul pe 1941—42.

D-l amiral Păiş propune şi adunarea aprobă ca filialele L. N.R. din ţară şi pe anul bugetar 1941—42 să nu plătească nici-o cotă centralei Ligii, din cotizaţiile membrilor (art. 65) cum a fost anul precedent.

Deasemenea, după propunerea d-lui amiral, rămân aceleaşi cotizaţii pentru membri: 240, 120, 60 şi 24 lei, după aceleaşi norme din anul trecut, pentru membri majori şi juniori.

D-l amiral Păiş propune, iar adunarea aprobă, ca pe anul bugetar viitor să fie realeşi aceiaşi cenzori ai Ligei şi anume d-nii: ingineri inspectori generali I. Ghica şi N. Georgescu, comandorii Virgil Popescu şi Horia Măcelaru şi avocat Calust Asvadurov.

D-l amiral Păiş arată că, după propunerea făcută şi aprobarea dată de comitetul central, d-l general de divizie (r) Virgil Economu, preşedintele „Asociaţiei scriitorilor militari români", a fost cooptat membru în comitetul central. Adunarea ratifică această aprobare dată.

D-l inginer **Iliescu-Brânceni,** aduce, în numele întregei adunări, mulţumiri d. amiral Păiş, pentru devotamentul depus în serviciul Ligii.

D-l amiral Păiş, în încheere, mulţumeşte tuturor membrilor şi reprezentanţilor filialelor L. N. R., participanţi, mai mulţumeşte şi colaboratorilor apropiaţi ai centralei pentru concursul dat Ligei, apoi îşi exprimă dorinţa — care e în asentimentul general — ca să se expedieze telegrame omagiale către M. S. Regele Mihai, M. S. Regina Mamă Elena, d. General Antonescu, Conducătorul Statului şi d. General Iacobici, Ministrul Apărării Naţionale.

Ordinea de zi fiind terminată, d-l amiral Păiş mulţumind, încă odată, adunării, închee şedinţa, după ce dă citire telegramelor omagiale ce urmează a fi expediate (vezi pag. 138) şi a celor primite:

Membrii Ligei Navale Române, filiala Turnu-Severin, cu prilejul şedinţei de constituire a comitetului, vă aduc călduroase mulţumiri pentru sprijinul acordat în trecut.

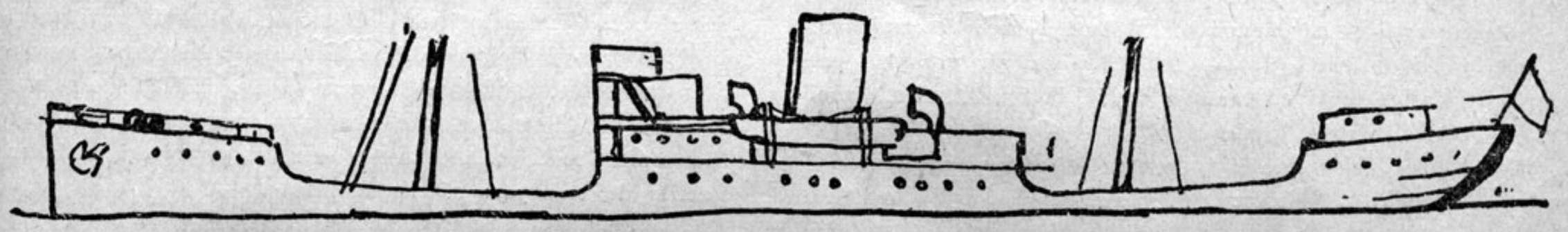
Vă solicită respectuos întregul şi puternicul Dvs. sprijin pentru construcţia la Turnu-Severin, loc de atâtea ori istoric şi însemnat în evoluţia marinei româneşti, a unui basin plutitor pentru înnotul atât de necesar tineretului.

Vă asigurăm de munca noastră asiduă şi vă urăm sănătate şi realizarea proectelor domniei-voastre, scumpe tuturor inimilor româneşti, pentru propăşirea marinei noastre.

Preşedinte,
Avocat, VIRGIL NETTA

Impiedicaţi a lua parte la adunarea generală a Ligei Navale, cu respect anunţ că sunt de acord pentru descărcarea comitetului de hotărârile ce se vor lua, asigurându-vă, în numele comitetului filialei Brăila, de tot concursul şi profundul nostru devotament.

Comandor, CERNA



Cronica Sportivă

Consfătuirea dela Ministerul Educaţiei

Ca urmare a sugestiunei L. N. R., au fost convocaţi la Subsecretariatul de Stat al Educaţiei, delegaţii tuturor instituţiunilor şi societăţilor cari au printre preocupările lor promovarea sporturilor de apă.

Consfătuirea a început la ora 19, în sala de conferinţe a Subsecretariatului de Stat al Educaţiei, sub preşedinţia Domnului Ministru Subsecretar de Stat al Educaţiei, General Victor Iliescu, fiind prezenţi:

— Din partea „Ligii Navale Române": d. General Negreanu, d. Comandor Negulescu şi d. Avocat Asvadurov.

— Din partea Direcţiei Educaţiei Fizice din Subsecretariat: d. Profesor Mihăilă, Directorul Educaţiei Fizice;

— Din partea Academiei Naţionale de Educaţie Fizică: d. Profesor V. Roşală;

— Din partea Comandamentului Pregătirii Premilitare: d. Colonel Georgescu, Şeful de Stat Major;

— Din partea Fundaţiei „Regele Mihaiu I": d. Profesor Cojocaru, Inspector în Fundaţie.

— Din partea Asociaţiei Profesorilor de Educaţie Fizică: d. Profesor Gheorghiu, preşedintele asociaţiei;

— Din partea Federaţiei Române de Sporturi Nautice: d. Profesor Macovei, secretarul Federaţiei.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat deschide consfătuirea, arătând că iniţiativa acestei adunări aparţine D-lui Contra-Amiral N. Păiş, vicepreşedintele Ligii Navale, căruia îi transmite mulţumirile sale personale şi ale Subsecretariatului.

Desvoltă apoi scopul consfătuirii: studierea posibilităţilor de promovare a sporturilor de apă prin difuzarea lor în marea massă a tineretului de toate categoriile, întocmirea unui program minimal de activitate şi stabilirea normelor de colaborare între instituţiunile şi organizaţiile reprezentate la consfătuire.

Se citeşte ordinea de zi, care se alătură în copie.

Asupra primului punct al ordinei de zi: „Situaţia lucrărilor Subsecretariatului Educaţiei privind înnotul şi canotajul", Domnia-Sa expune importanţa igienică şi utilitară a sporturilor de apă, precum şi posibilităţile Subsecretariatului în susţinerea acestora. Subsecretariatul nu va putea activa cu toată eficacitatea, în această privinţă, decât după apariţia legii speciale care îi va preciza drepturile. Totuşi, pentrucă sezonul sporturilor de apă începe, trebue pornită cât mai curând o acţiune de încurajare şi susţinere a acestor îndeletniciri.

Programul de activitate preconizat de Subsecretariatul de Stat al Educaţiei, respectând ordinea de urgenţă impusă de situaţia actuală a factorilor: personal specializat, instalaţii, teren, material, etc., e următorul:

— Organizarea unei şcoli de instructori, în cursul lunei Iunie. In această şcoală, în afara şedinţelor de înnot propriu zise, se vor preda şi cunoştinţe cu caracter higienic, medical, educativ, şedinţe de salvare şi prim ajutor, noţiuni de organizare de cursuri şi competiţiuni.

— Instructorii formaţi în această şcoală, alături de cei formaţi în şcolile din anii precedenţi, vor porni să răspândească în toate colţurile ţării dragostea pentru practicarea sporturilor de apă, organizând la rândul lor cursuri de înnot şi canotaj.

— In opera lor vor fi susţinuţi de o propagandă activă, obţinută prin: publicaţiuni (articole în ziare şi reviste, broşuri, planşe), conferinţe la radio şi în public, filme şi fotografii documentare, demonstraţii şi concursuri etc. Intreagă această campanie va culmina la ziua marinei, 15 August, când se vor organiza pe întreaga ţară manifestaţiuni cu caracter festiv, la reuşita cărora vor colabora toate bunăvoinţele locale.

Se dă cuvântul celor prezenţi, pentru discuţia punctului 1:

Domnul Comandor A. Negulescu, din partea Ligii Navale Române, expune rolul Ligii în încurajarea şi popularizarea sporturilor de apă, precum şi activitatea depusă până în prezent în acest scop. Liga Navală Română nu organizează cursuri propriu zise, dar e un organ de propagandă, de îndemn, de încurajare; a prevăzut în buget 150.000 lei pentru promovarea sporturilor de apă.

Prezintă, pentru completarea celor spuse:

— o copie după memoriul adresat Ministerului Instrucţiunii, prin care se cere introducerea obligatorie a înnotului, în programele şcolare, acolo unde se poate practica;

— o copie după adresa către Ministerul Instrucţiunii, pentru organizarea sporturilor de apă.

Domnul Avocat Asvadurov, tot din partea Ligii Navale Române, adaogă că necunoaşterea înnotului atrage, numai la noi în ţară, aproape 1000 victime anual.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat, promite că se va interveni atât pe lângă Ministerul Apărării Naţionale cât şi pe lângă Ministerul Instrucţiunii, pentru introducerea obligatorie a sporturilor de apă în programul armatei şi şcoalei acolo unde se poate.

Domnul Profesor Macovei, din partea Federaţiei Române de Sporturi Nautice, anunţă că Federaţia e pe punctul de a forma instructori pentru înnot şi canotaj, dintre studenţii şi absolvenţii Academiei Naţionale de Educaţie Fizică, Societatea „Metropola" pune la dispoziţia acestei şcoli de cadre: lacul, plaja, instalaţiile şi *toate ambarcaţiunile, precum şi întreţinerea instructorilor.*

Domnul Profesor Roşală, din partea Academiei Naţionale de Educaţie Fizică, la întrebarea Domnului Ministru dacă studenţilor A. N. E. F. nu li se predă înnotul şi canotajul, arată că Academia îşi ţine de douăzeci de ani cursurile sale de vară la Eforie, pentru studenţi şi amatori. Frecventarea de către stúdenţii şi absolvenţii A. N. E. F. a şcolilor de instructori pentru înnot şi canotaj ar avea numai scopul de a perfecţiona şi unifica metoda de predare. In plus, studenţii A. N. E. F. vor putea beneficia în acest fel de ambarcaţiunile cluburilor situate pe lacurile din preajma Bucureştiului. Academia Naţională de Educaţie Fizică va stabili împreună cu Federaţia Română de Sporturi Nautice locul unde se va instala şcoala de cadre.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat, anunţă că pune la dispoziţia, atât a Federaţiei Române de Sporturi Nautice cât şi a Academiei Naţionale de Educaţie Fizică şi a Ligii Navale Române, oricare dintre terenurile Subsecretariatului aflate pe malurile lacurilor asanate din jurul Bucureştiului, pentru a fi folosite în scopul propagării sporturilor de apă în marea massă a tineretului.

Deasemeni se vor stabili împreună cu concesionarii strandului Kisseleff, care face parte tot din terenurile aparţinând Subsecretariatului de Stat al Educaţiei, zile şi ore pentru tinerii înscrişi în Federaţia Română de Sporturi Nautice. Se va interveni şi pe lângă Primăria Municipiului Bucureşti pentru a se acorda folosirea ambarcaţiunilor de pe lacul Herestrău de către aceiaşi tineri, în schimbul unei taxe minime.

Domnul Profesor Cojccaru, din partea Fundaţiei Regele Mihai I, expune activitatea Fundaţiei pentru răspândirea sporturilor de apă în mediul rural. Aminteşte organizarea Zilei Marinei la sate, care a revenit întotdeauna Căminelor Culturale. Dela înfiinţarea Echipelor Regale Studenţeşti, acestea — prin specialiştii respectivi — au organizat cursuri de înnot şi canotaj în satele din regiunile de apă, demonstraţiuni şi întreceri sportive. Incepând din acest an, Fundaţia intenţionează să formeze instructori dintre tinerii rurali, bineînţeles în colaborare cu Pregătirea Premilitară. Pentru regiunile fără ape, se vor încerca schimburi de tineri.

Domnul Subsecretar de Stat al Educaţiei asigură Fundaţia Regală Regele Mihai I de colaborarea premilitarilor la această operă.

Domnul Profesor Gheorghiu, din partea Asociaţiei Profesorilor de educaţie Fizică, asigură că toţi colegii săi, cari sunt constituiţi pe cercuri de specialitate în oraşe, sunt dispuşi oricând să-şi ofere serviciile. Crede că e nevoe să fie chemaţi doar la un curs foarte scurt, de câteva zile, pentru unificarea de metodă şi stabilirea normelor de colaborare cu celelalte organe şi iniţiative. Cheltuielile de transport să fie asigurate.

Propune să se formeze comitete de iniţiativă pe oraşe, pentru susţinerea sporturilor de apă. Aceste comitete ar putea fi organizate de Consiliile Interşcolare care, în timpul verii nu au activitate prea încărcată. Roagă Subsecretariatul de Stat al Educaţiei să intervină în acest sens pe lângă Ministerul Instrucţiunii, pentru a se da dispoziţiuni Consiliilor Interşcolare.

Roagă Subsecretariatul să se intervină deasemenea pe lângă Ministerul de Interne, pentru a se da dispoziţiuni Primăriilor oraşelor să dea posibilitate copiilor săraci să practice înnotul, punându-le la dispoziţie strandurile existente, plătind instructori şi asigurându-le o mică gustare, eventual în colaborare cu cantinele şcolare. Prezintă exemplul Primăriei Municipiului Bucureşti, care a pus strandul Obor la dispoziţia tineretului sărac din acel cartier, oferindu-i şi gustarea. Investiţiile Primăriei în acest scopu s'au ridicat până la 15.000.000 lei.

Tineretul din regiunile fără ape să fie trimis în tabere, în regiuni de râuri sau lacuri, eventual la mare.

Domnul Comandor Negulescu, propune să se ceară comitetelor şcolare să colaboreze la subvenţionarea acestei opere.

Domnul Avocat Asvadurov, după ce primeşte din partea Domnului Ministru Subsecretar de Stat afirmaţiunea că Pregătirea Premilitară, cu organele sale, constitue singura cale directă de transmitere către periferie a autorităţii Subsecretariatului, propune ca organizarea comitetelor de iniţiativă să fie trecută în grija organelor Pregătirii Premilitare, care pot fi direct conduse. Subsecretariatul de Stat al Educaţiei să indice persoanele care urmează a face parte din aceste comitete. In principiu: reprezentanţii autorităţilor locale, şcolii, armatei, Ligii Navale Române, Federaţiei Române de Sporturi Nautice, Fundaţiei Regele Mihai I etc.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat, aprobând în principiu propunerea, dă dispoziţiuni Domnului Colonel Georgescu pentru studierea problemei comitetelor de iniţiativă, asigurând că se va interveni şi pe lângă Ministerul Instrucţiunii pentru a se îndemna Consiliile Interşcolare şi diriginţii de clase, în acelaşi sens.

Sesizat de Domnul Avocat Asvadurov că nu s'a vorbit nimic despre şcoala pânzei, care e adevărata şcoală marinărească şi care e singura în stare să formeze dragostea de mare, Domnia Sa asigură că şcoala pânzei nu a fost neglijată în programul preconizat, dar că aceasta constitue doar un stagiu mai înaintat şi mai dificil al canotajului. Dintre sporturile de apă, înnotul — prin caracterul său sănătos şi utilitar — reprezintă prima treaptă de necesitate; urmează apoi ramele şi numai într'a treia ordine de urgenţă pânzele.

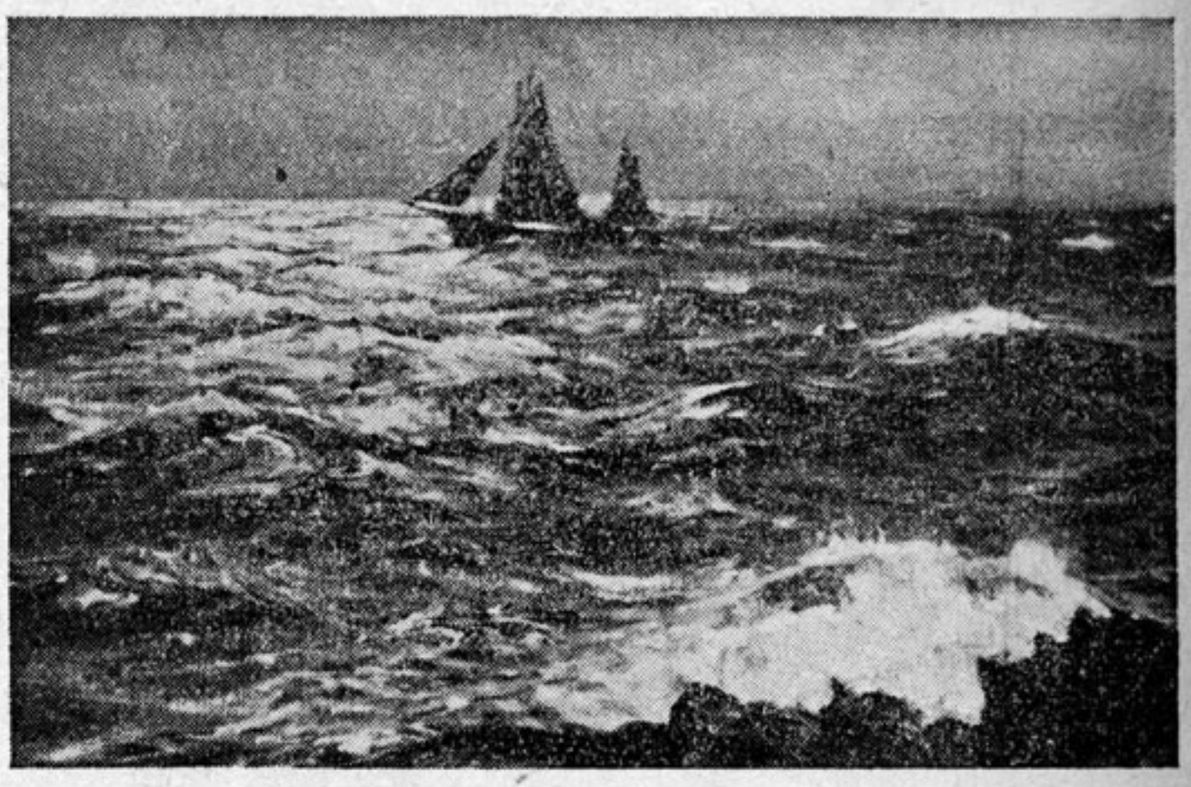
Intrucât conţinutul punctului 2 din ordinea de zi: „Promovarea înnotului şi canotajului în mediul rural" a fost atins şi expus mai înainte de către reprezentantul Fundaţiei Regele Mihai I, se trece la punctul următor: „crearea de debarcadere şi construirea de ambarcaţiuni".

Domnul Comandor Negulescu, la discuţiunea acestui punct, constată că nu-i atât de dificilă construirea debarcaderelor, cât aceea a garajelor pentru ambarcaţiuni. Construirea acestora e foarte scumpă şi nu vede cine ar putea ajuta în acest scop.

Domnul Avocat Asvadurov, recunoaşte că, pentru întregul sport al canotajului, cheltuielile materiale importante fac ca practicarea lui să nu poată fi impusă. Rămâne doar de încurajat iniţiativa particulară.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat adaogă că intenţia Domniei Sale nu este de a impune cât de puţin în această direcţie, ci numai de a stimula dând directive şi facilizând punerea lor în practică. Tocmai pentru aceasta e neapărat necesară colaborarea între instituţiile şi organizaţiile reprezentate la consfătuire. Subsecretariatul va adresa un apel Ministerului Propagandei, pentru a permite acestor organe difuzarea la radio a conferinţelor cu subiecte privind sporturile de apă; deasemenea presei, pentru a primi şi da întâetate articolelor cu aceleaşi subiecte.

Domnul Comandor Negulescu, anunţă că Domnul Contra-Amiral Păiş propune Subsecretariatului de Stat al Educaţiei să cumpere clădirea şi instalaţiunile „Salvamar" dela Mamaia. Instalaţiunile acestea pentru sporturi nautice ar fi unele dintre cele mai complete din ţară.



In lumina soarelui, de pictorul D. Stlubey.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat arată că Subsecretariatul nu dispune acum de fonduri. Deocamdată intenţionează achiziţionarea Strandului Municipiului Iaşi, dotat şi cu un teren amenajabil pentru sporturi de uscat, pe care ar urma să-l completeze şi să-l pună la îndemâna tineretului şcolar şi universitar din Iaşi, precum şi a celorlalţi tineri din grupări organizate.

Asupra instalaţiunilor „Salvamar", Subsecretariatul are totuşi anumite revendicări şi se vor da dispoziţiuni Direcţiei Administrative pentru studierea acestei chestiuni.

Trecând la punctul următor al ordinei de zi: „Folosirea lacurilor din jurul Capitalei pentru practicarea înnotului şi canotajului", se constată că această problemă a mai fost desbătută cu ocazia punctelor anterioare.

Se repetă invitaţia adusă reprezentanţilor Ligii Navale Române, Academiei Naţionale de Educaţie Fizică şi Federaţiei Române de Sporturi Nautice de a înainta Subsecretariatului cereri pentru folosirea terenurilor aparţinând acestui Subsecretariat, apoi se dă cuvântul pentru ultimul punct: „Diverse".

Domnul General Negreanu îşi arată dorinţa de a vedea activitatea Subsecretariatului de Stat al Educaţiei extinzându-se, în ceeace priveşte sporturile de apă, mai ales asupra restului ţării, la Bucureşti fiind destul de mult făcut în această direcţie. Nevoia se simte însă la elementul românesc din ţară, în special cel rural, deci accentul trebuie pus pe teritoriu.

Să colaboreze toate autorităţile, Instituţiile şi organizaţiile de resort, dar sub egidia Subsecretariatului de Stat al Educaţiei.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat, la cuvântul de încheere, ia act de toate desideratele exprimate de cei prezenţi şi expune concluziile consfătuirii, rezumate astfel:

— Promovarea sporturilor de apă, ţinându-se seama de importantele caracteristice pe care le prezintă acestea: condiţiuni igienice de manifestare, caracter pronunţat utilitar, calităţi psihice interesate etc., a fost înscrisă în programul de activitate al unui număr însemnat de instituţiuni şi organizaţiuni, cea mai mare parte dintre ele reprezentate la consfătuire.

— Iniţiativa, atât din partea autorităţilor de Stat cât şi cea particulară, nu lipseşte, dar această bunăvoinţă nu este peste tot completată şi de posibilitatea obţinerii fondurilor necesare pentru punerea ei în practică.

— In stadiul actual al lucrărilor, Subsecretariatul de Stat al Educaţiei nu poate asigura completarea acestor lipsuri materiale; rămâne de încurajat iniţiativa dinafară şi mai departe. Totuşi Subsecretariatul pune la dispoziţia sporturilor de apă toate terenurile sale practicabile.

— Deasemeni, domeniul de activitate al Subsecretariatului de Stat al Educaţiei fiind prea vast, soluţia cea mai practică pentru începerea cât mai neîntârziată a campaniei pentru sporturi de apă este colaborarea organelor reprezentate la consfătuire, prin organizarea de „comitete de iniţiativă" locale. La constituirea acestor

comitete va fi solicitată şi participarea celorlalte instituţiuni: autorităţile publice, armata, şcoala etc., precum şi particularii bine intenţionaţi.

Subsecretariatul de Stat al Educaţiei oferă auspiciul său şi înţelege să dea directive pentru bunul mers al campaniei şi să o coordoneze.

Incheind, Domnul Ministru Subsecretar de Stat mulţumeşte celor prezenţi pentru participare, pentru propunerile făcute şi pentru colaborarea promisă.

Directorul Educaţiei Fizice
Profesor I. MIHĂILĂ

COMUNICAT

Comunicatul dat de O. S. R. acum câteva zile cu privire la suspendarea activităţii sportive, prin faptul că s'a produs în urma unei adrese din partea Prefecturii Poliţiei Capitalei, avea un punct neclar pe care O. S. R. s'a grăbit să-l lămurească prin următoarea precizare:

„Opreliştea impusă de guvern asupra manifestărilor sportive, are caracter parţial. Se referă numai la concursurile care atrag public numeros.

„In consecinţă, activitatea sportivă, pregătire şi concurs, mai puţin matchurile de football şi cursele de cai, vor continua în toată ţara".

Organizarea Sportului Românesc

O. S. R. Decizia Nr. 12

In cadrul evenimentelor actuale:

1. Federaţiile şi Grupările sportive, îşi vor continua activitatea sportivă în slujba educării fizice şi morale a tineretului nemobilizat.

2. Orice sportiv nemobilizat, care are reşedinţa în prezent într'o altă localitate decât aceia în care se găseşte gruparea sa, are obligaţiunea de a se înrola şi antrena în cadrul unei grupări din localitatea respectivă.

3. Fiecare grupare sportivă va fi condusă de cel mai indicat membru nemobilizat, iar membrii grupărilor sunt obligaţi a răspunde imediat la chemarea preşedintelui lor.

4. Fiecare grupare sportivă are datoria patriotică a-şi oferi serviciile autorităţilor locale militare în slujba lucrărilor şi a muncii de folos naţional.

5. In timp de 10 zile dela publicarea prezentei, fiecare grupare va comunica O. S. R.-ului, prin Federaţia respectivă, anume ce a înfăptuit din obligaţiunile prevăzute la punctul 4.

(ss) Locot.-colonel
CONST MEDELEANU

Apelul O. S. R.

Sportivi!

„Războiul dreptăţii şi onoarei româneşti este în toiu.

Astăzi, mai mult ca oricând, Patria are nevoe de feciori vânjoşi la trup şi cu suflete tari.

Activitatea sportivă asigură sănătatea trupească şi sufletească, şi deci trebue continuată.

Sportivi, oţeliţi-vă — în clipele voastre libere — pentru a fi cei mai îndrăzneţi în luptă şi cei mai productivi în muncă.

Voi aveţi datoria faptelor în plin; oricând şi oriunde Patria v'o cere".

Şeful Sportului Românesc
Lt.-Col. CONST. MEDELENU

Regate la Constanţa, de pictorul Stiubei

Noul comitet al federaţiei Sporturilor.

In consfătuirea avută cu şeful O. S. R., d. căpitan Mircea Bărzănescu, preşedintele F. R. S. A., a propus lista noului comitet federal care a fost aprobată întocmai.

Au fost numiţi d-nii: ing. I. Berindei, Robert Hettasch, ing. Pavel Deac şi Victor Catina.

Cursul pentru instructori de canotaj la început.

Pentru a se da desvoltarea cuvenită canotajului la noi, F. R. S. A., a înţeles că nu poate face acest pas fără instructori de specialitate şi a înfiinţat primul curs pentru viitorii iniţiatori în acest sport.

Incepând de ieri zilnic între orele 17—19, la cabana F. R. S. A., dela lacul Floreasca se ţin astfel de cursuri cu studentele şi studenţii din anul 1 A. N. E. F., sub conducerea d-lui ing. P. Deak, un cunoscător al canotajului.

Alegerea instructorilor din cadrele viitorilor profesori de educaţie fizică, e bine privită, deoarece aceştia au posibilitatea de a desvolta cunoştinţele şi propaga canotajul în rândurile tineretului.

Anunţăm că acest curs este uvertura celui de anul viitor, care va fi condus de specialişti germani şi va ţine 2 luni, în care cursiştii vor fi iniţiaţi în tainele sporturilor pe apă ca: înnotul, salvările, canotajul, velele şi navigaţia motorizată.

Până atunci însă, suntem mulţumiţi de începutul promiţător.

Cupa „Primăverii" pentru yole olimpice.

Primele regate de yole olimpice din acest an, după ce au fost amânate de două ori, s'au ţinut Luni 9 Iunie pe lacul Herăstrău pe un vânt şi timp prielnic şi în prezenţa d-lui ing. N. Caranfil şi Furnarachi.

In organizarea excelentă a clubului Metropola concursul s'a ţinut în 3 serii a câte 3 ture.

Pe echipe a câştigat Yacht Club Român prin echipele Gibory 44 p. şi Podanu 38 p. totalizând 82 p.

Al doilea s'a clasat Metropola prin Grigore 41 p. care deşi tânăr în acest sport, a fost revelaţia zilei şi Ghezzo 27 p. în total 68 p.

Individual a ieşit primul rutinatul Gheles I. C. R. R. 44 p. la egalitate cu Gibory.

La sfârşit d. ing. N. Caranfil a mulţumit concurenţilor şi i-a asigurat că va da tot concursul ca aceste întreceri să fie cât mai multe.

Păcat că acest concurs nu a fost văzut de mulţi spectatori din cauza ploii ce ameninţa din moment în moment.

Pe lângă d. ing. N. Caranfil şi R. Furnaraky am mai remarcat pe d-nii ing. R. Brăescu, Al. Fătulescu şi cpt. Călin Botez.

Rezultatele tehnice pe echipe

1. I. C. R. 82 puncte.
2. Metropola 68 puncte.
3. B. N. R. 63 puncte.
4. I. C. R. R. 60 puncte
5. Telefon-Club 37 puncte.
6. Aer şi Marină 32 puncte.
7. C. F. R. 24 puncte.
8. Ford-Română 18 puncte.

Clasamentul individual

1. Gheles (I. C. R. R.) 44 p.
2. Gibory (I. C. R.) 44 p.
3. Grigore (Metropola) 41 p.
4. Podanu (I. C. R.) 38 p.
5. P. Bălăşescu (B. N. R.) 32 p.
6. Fl. Zugrăvescu (B. N. R.) 30 p.
8. Ghezzo (Metropola) 27 p.
8. Tica (Telef. Club) 22 p.

Ultimii au fost clasaţi concurenţii dela C. F. R. şi Ford Româna cari au meritul de a se fi prezentat cu toate că sunt noui în acest sport.

Primul cross nautic sub patronajul Ligei Navale Române.

Duminecă 1 Iulie s'a desfăşurat primul cross nautic.

Crossul-Nautic organizat de Asoc. **„Dor de Ducă“,** sub preşedinţia de onoare a domnului **Amiral N. Păiş,** este prima probă de acest fel ce se dispută în România şi are ca scop desvoltarea turismului nautic, care până în prezent nu exista la noi în ţară.

Distanţa pe care se aleargă e de cca. **14 km.**

Ambarcaţiunile întrebuinţate sunt caiacele, acestea, fiind mai uşor de transportat.

Plecarea concurenţilor se dă dela podul Băneasa superioară la ora **9,30 dim.,** din 1 în 1 minute; ei vor parcurge lacurile **Băneasa-Herăstrău-Floreasca** şi retour până la debarcaderul U. C. B. din luna Bucureşti. Durata cursei e de circa 1 h şi 10 minute.

Echipagiul ce va face timpul cel mai scurt va primi **Cupa Challenge „Dor de Ducă“;** ceilalţi clasaţi, vor primi premii şi plachete donate de **F. R. S. N., Liga Navală Română** şi **Gazeta Sporturilor.**

JURIUL:

Preşedinte de onoare: **D. Amiral N. Păiş**
Preşedintele juriului: **D. Maior M. Bârzănescu**
Membrii D-nii: **Cpt. Mircescu, Ing. Berindei, Henry August, Ing. K. Dumitrescu**
Cronometror oficial: **Dum. Minculescu**
Organizare tehnică: **Ing. Th. Rădulescu**
Conducerea întregei organizări: **Ing. Const. Vitzu**

ECHIPAGIILE:

1. Badea Bunescu, **Distribuţia**
2. Al. Ionescu Minea, **Nautica**
3. Puiu Petrescu Coca, **C. F. R.**
4. Gheorghiţescu Fleicher, **B. N. R.**
5. C. Agarici Popescu, **Metropola**
6. Acurig Popescu, **Metropola**
7. Barbuc Dumitrescu I., **Metropola**
8. Răileanu Dumitrescu **C. F. R.**
9. B. Germani-M. Popescu, **Dor de Ducă.**
10. A. Niţescu-E. **Fieger,** Nautica
11. V. Gain I. Petrescu, **B. N. R.**
12. Fl. Zugrăvescu-Vasilcovan, **B. N. R.**
13. Tamoş-Mureşan, **Ford R.**
14. Wolfgang-Cameniţă, **Ford R.**
15. V. Sidorovici-L. Giurgiuveanu, **Dor de Ducă**
16. Th. Rădulescu-P. Burbuc, **Dor de Ducă**

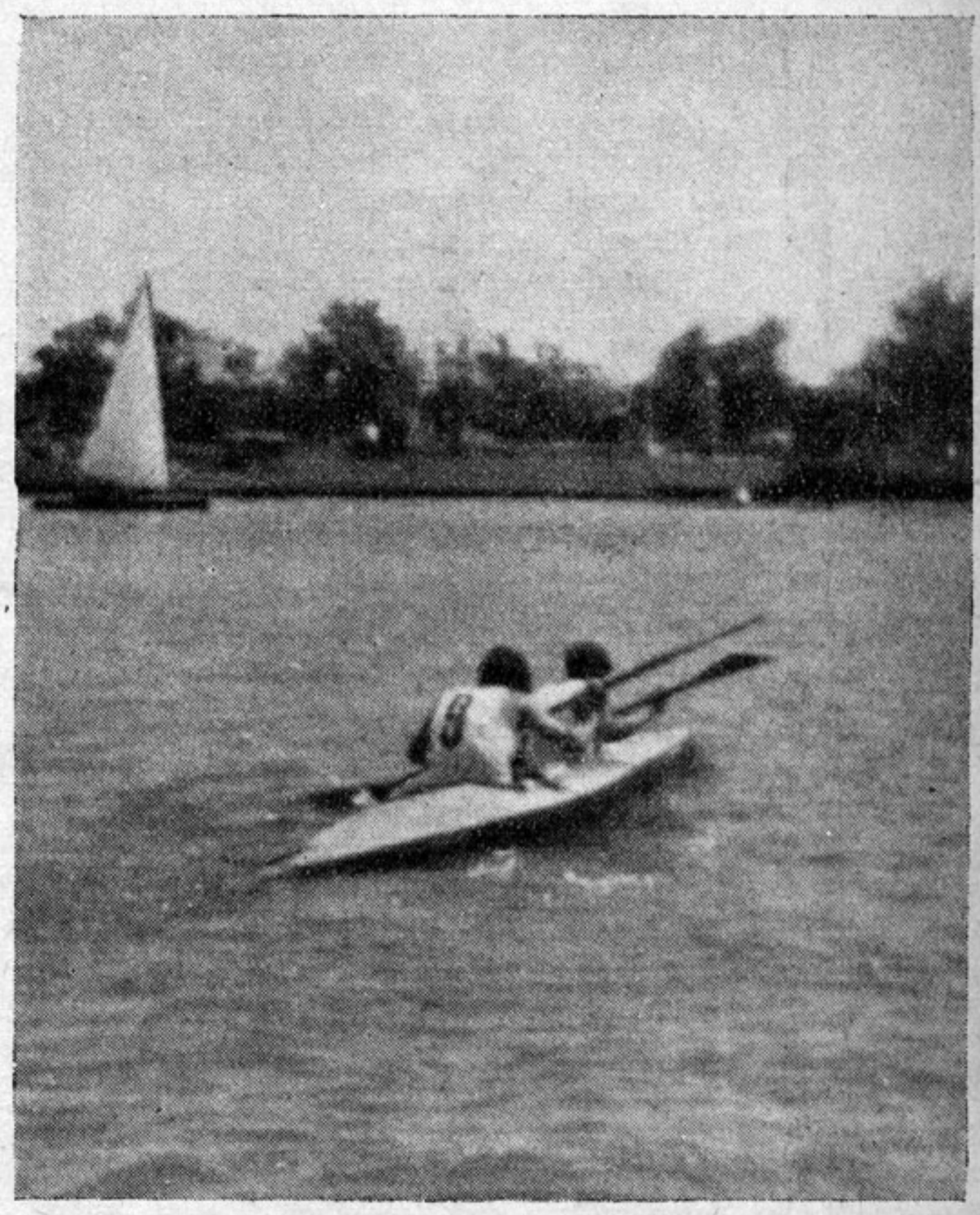
S'au prezentat la start 5 ambarcaţiuni din 16 anunţate.

La ora 10 fix, d. inginer Minculescu dă plecarea primului echipaj. Admiratorii acestui sport şi curioşii atraşi de spectaculozitatea cursei, s'au înşirat pe malurile lacurilor aplaudând concurenţii.

Trecerile de nivel sunt mult mai grele decât la antrenamente.

La ora 12 d. amiral N. Păiş a înmănat premiile câştigătorilor în faţa unei numeroase asistenţe.

La sfârşit, concurenţii, după un puternic „trăiască!“ pentru părintele sporturilor pe apă, d. amiral N. Păiş le-a răspuns: „Voi sprijini mereu sporturile pe apă“.



„Dor de Ducă“ vâsleşte de zor!

FILMUL CURSEI

Până la prima diferenţă de nivel, echipagiile îşi păstrează ordinea plecării afară de echipa Nr. 10 (Nautica Bucureşti), care trece înaintea echipelor Nr. 3 (C. F. R.) care trage foarte slab (nu credem să ducă până la capăt cursa!) şi Nr. 9 (Dor de Ducă). Aşa dar prima echipă care face escaladarea este cea a Distribuţiei (Nr. 1) care vâsleşte puternic. Urmează echipajul Nr. 2 la aproximativ 3 minute, apoi în ordine echipagiile Nr. 12 (B. N. R.). Nr. 13 (Ford), Nr. 15 (Dor de ducă) şi Nr. 16 (Dor de ducă).

Pe lacul Herăstrău tot Distribuţia este aceia care trece prima prin faţa debarcaderului U. C. B. Al doilea echipaj este cel al Nauticei (Nr. 10); urmează echipajul Nr. 2, Nr. 9 (Dor de Ducă), C. F. R. (Nr. 3), care merge din ce în ce mai slab (Coca pare extenuat aproape).

Reprezentanţii „Fordului“ sunt cei care trec apoi prin faţa debarcaderului şi îi urmează echipajul Nr. 15 (Dor de Ducă), reuşind să întreacă pe cel al B. N. R.-ului (Nr. 12). Caravana de caiace este încheiată de cea de a treia echipă a Asoc. Dor de Ducă, echipa care trage uşor, fără să se întrebuinţeze prea mult,

„Distribuţia“ în goană la o transbordare

Până la a doua escadalare, la trecerea între lacurile Herăstrău şi Floreasca, numărul concurenţilor scade prin retragerea ceferiştilor care au un accident. Pătrund deci în lacul Floreascâ, echipele: Distribuţia, după un interval şi Nautica (Nr. 10). Peste puţin timp aparc şi echipa Fordului care se întrebuinţează mult având de luptat cu caiacul lor prea greu. La un moment dat apar în grup la diferenţa de nivel, echipele Nr. 15 (D. de Ducă) Nr. 2 (Nautica) şi Nr. 9 (D. de Ducă) şi apoi la mici intervale Nr. 16 (Dor de Ducă) şi Nr. 12 (B. N. R.).

In timpul parcursului pe lacul Floreasca ordinea se schimbă puţin, echipajul Nr. 16 (D. de Ducă) trecând în urma celui cu Nr. 15 (Dor de Ducă) ultimile rămânând Nr. 12 (B. N. R.) Nr. 9 (Dor de Ducă) şi Nr. 2 (Nautica).

De aci înainte ordinea rămâne aceiaşi şi distanţa dintre unele echipagii începe să se mărească.

La întoarcere trec în ordine diferenţa de nivel:

Distribuţia care trage mai greu, Nautica (Nr. 10), Ford (Nr. 13), care trece la mic interval de precedenţii, Dor de Ducă (Nr. 15). La aproximativ 60 s, de aceştia apar învingătorii (Nr. 16) care nu par deloc obosiţi şi care efectuiază o traversare corectă. După 140 de metri trec reprezentanţii B. N. R.-ului (Nr. 12), care, obosiţi, trag greu. Le succed apoi echipele Nr. 9 (Dor de Ducă) şi Nr. 2 (Nautica B). care încheie plutonul. Ultimii trag greu, foarte greu.

La ora 11 şi câteva minute, aproximativ, soseşte, în faţa debarcaderului echipa Distribuţiei formată din Badea şi Bunescu. După vre'o 4 minute soseşte echipajul Nr. 10 (Nautica). La numai câteva secunde vine şi „Ford Romăna“ (Nr. 13) care mai are încă resurse pentru un finish ca la o cursă de viteză. Acestora le urmează după un minut, echipajul Nr. 15 (Dor de Ducă) şi apoi celalt echipaj Nr. 16 al aceleiaşi asociaţii care are deasemenea un finish puternic. La 4 minute după aceştia soseşte B. N. R.-ul (Nr. 12) şi după alte patru minute sosesc şi ultimii reprezentanţi ai Asoc. Dor de Ducă (Nr. 9).

Insfârşit ultimii sosesc cei dela „Nautica Bucureşti“ cu echipajul Nr. 2.

Concurenţii:

Echipajul învingător format din d-nii Th. Rădulescu şi P. Burluc, au meritat să câştige fiindcă au fost singurii care au mers pe tot parcursul cu o minunată constanţă, fără exagerări în mişcări, dozându-şi resursele pentru întreaga cursă cu multă pricepere.

Din ceilalţi partanţi relevăm performanţa echipei Fordu-lui care a avut mult de luptat pentru reducerea handicapului impus de construcţia grea a caiacului.

REZULTATE TEHNICE

1. Echipajul Nr. 16 P. Burluc-Tudor Rădulescu. (D. D. D.) câştigă cupa „Dor de Ducă“, fanionul „L. N. R.“ şi diplomă.

Timp 1 oră 8 minute 50 secunde.

2, Echipajul Nr. 15: V. Sidorovici-Lică Giurgiuveanu (D. D. D.), câştigă diplomă şi reviste L. N. R., timp 1 oră 8 minute 55 secunde.

3. Echipajul Nr. 13 Tomas-Mureşan (Ford) câştigă diplomă şi reviste L. N. R. Timp 1 h., 8' 59".

4. Echipajul Nr. 10 A. Niţescu-E. Fieger (Nautica B) Diplomă şi reviste L. N. R. Timp 1 h. 10' 52".

5. Echipajul Nr. 1, Badea-Bunescu (Distribuţia) Diplomă şi reviste. Timp: 1 h., 12',27".

6. Echipajul Nr. 4. Gh. Fleischer-Vasilcovan (B. N. R.). Timp: 1 h. 15' 57".

7. Echipajul Nr. 9 B. Germani-M. Popescu (D. D. D.). Timp 1 h. 21' 49".

8. Echipajul Nr. 2. Al. Ionescu-Minea (Nautica B.). Timp 1 h. 29' 22".

Liga Navală pe lângă fanion şi o preţioasă contribuţie la cupă, a oferit fiecărui concurent câte o diplomă, reviste, broşuri de propagandă.

Innotul va fi obligator conducătorilor de ambarcaţiuni sportive.

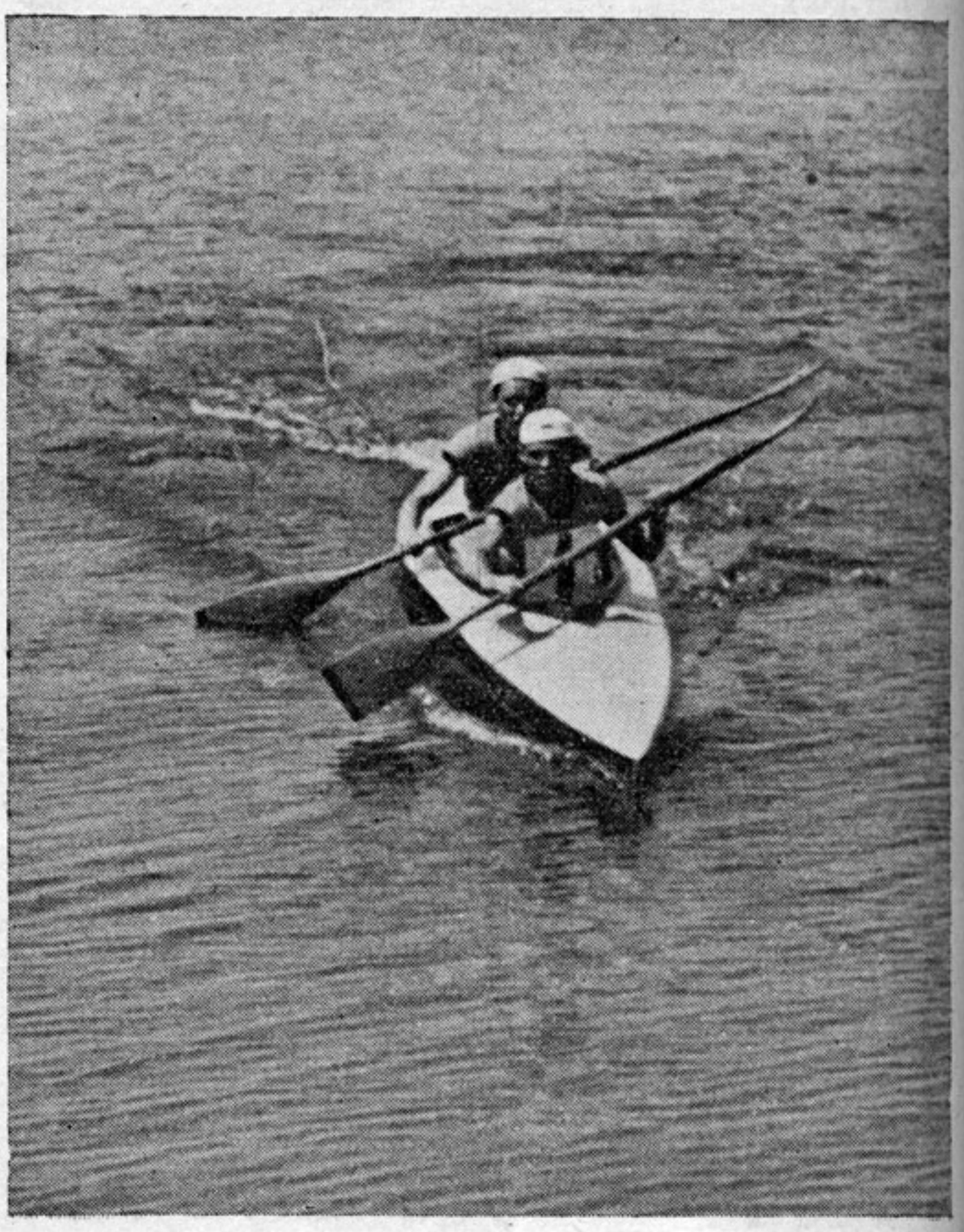
Regulamentul internaţional al ambarcaţiunilor de apă, prevede: nici un conducător sau concurent nu poate lua parte la o întrecere cu ambarcaţiuni de apă, dacă nu ştie să înnoate.

La noi, conducătorii de cluburi, în goană după trofee, au neglijat această principală măsură şi astăzi avem în majoritate concurenţi şi conducători cari nu ştiu să înnoate.

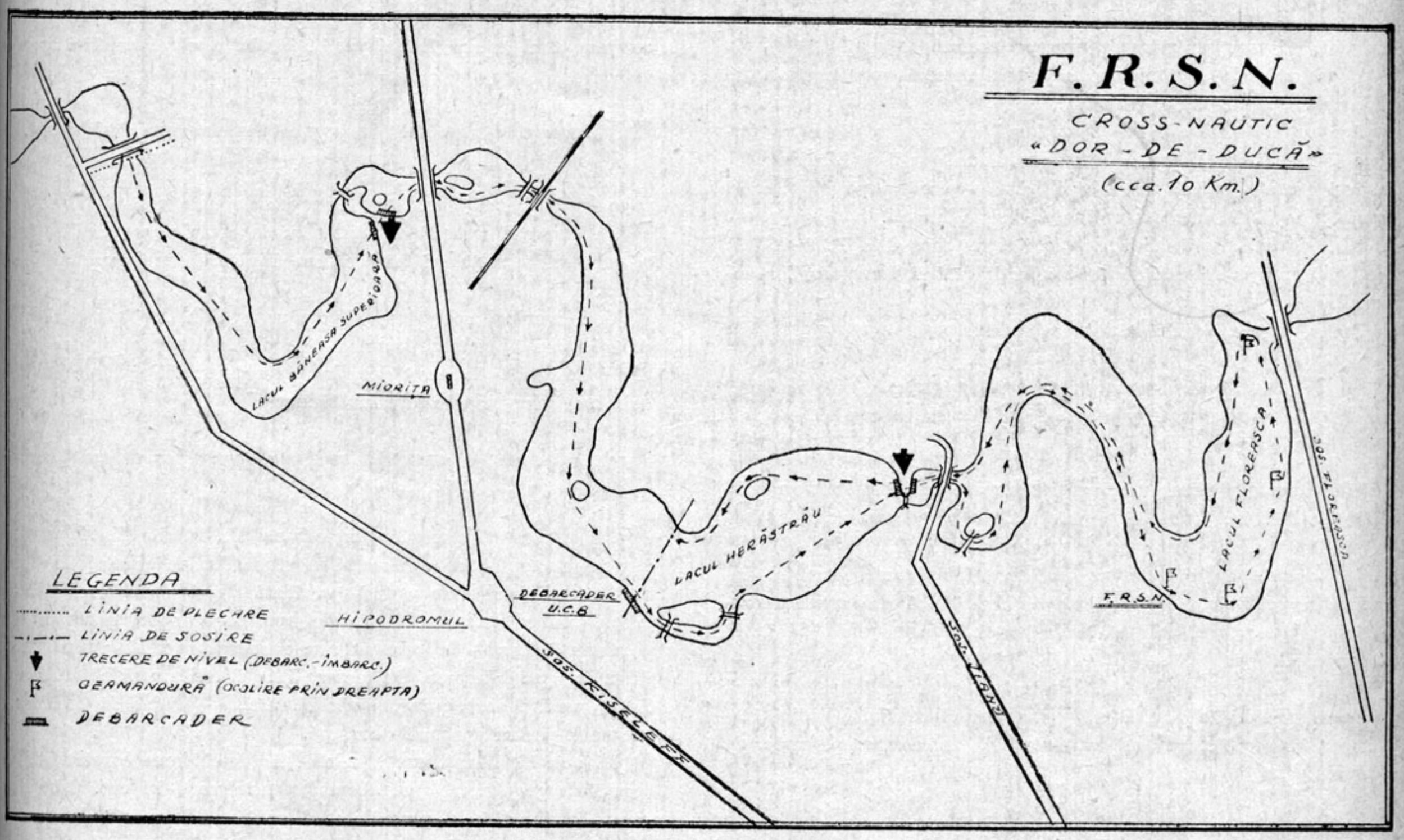
Pentru a se evita accidente regretabile cari pot costa vieţi omeneşti, d. maior M. Bârzănescu va respecta în totul regulamentul şi astfel va numi o comisie care va verifica dacă cei vizaţi ştiu să înnoate.

Peste 1000 de copii din Capitală vor învăţa în vara aceasta înnotul.

Fiind declarat sport principal, înnotul se bucură astăzi de tot concursul O. S. R. fapt pentru care i se dă posibilităţile necesare pentru a-şi începe ofensiva în rândul tineretului.



„Distribuţia“ din nou pe apă



Planul desfăşurării primului cross nautic.

Numai în Bucureşti, prin şcolile organizate de regiune în cadrul coloniilor şcolare ale Municipiului în sectoarele II Negru şi IV Verde vor fi iniţiaţi în tainele înnotului peste 1000 de copii între 7–12 ani.

Deasemenea conducerile strandurilor particulare din Capitală (Bragadiru, Tirul şi Lido) dându-şi seama de aportul ce-l aduce înnotul naţiunii, a rezervat intrări libere pentru copiii nevoiaşi, cari vor urma cursurile de înnot organizate în incinta strandurilor respective.

Aceste şcoli de înnot vor fi conduse de instructori brevetaţi ai F. R. S. A. şi controlate riguros de membrii regiunii.

CONCURSURI INTRE ŞCOLI

Ca stimulent pentru copii şi instructori, la fiecare sărbătoare se vor organiza concursuri inter-şcoli şi se vor da premii în cărţi instructive pentru fiecare campionat.

In luna August o selecţionată de copii va fi trimisă pentru demonstraţii în oraşele unde există bazine.

La sfârşitul cursurilor, în cadrul unei serbări la care vor fi invitate toate oficialităţile, după ce se va face o demonstraţie în massă, va urma campionatul copiilor cari au învăţat înnotul în acest sezon, după care se vor împărţi premii pentru câştigători şi diplome pentru fiecare absolvent.

Un premiu în bani va primi instructorul care a avut activitatea cea mai mare.

Astfel de şcoli se vor organiza şi în ţară cu concursul primăriilor respective. Au fost delegaţi instructorii pentru următoarele oraşe: Iaşi, Craiova, Constanţa, Caracal, Timişoara, Arad, Sibiu, Galaţi şi Ploeşti.

Anticipăm tot succesul acestei ofensive bine venite şi speranţa că evenimentele internaţionale vor fi favorabile.

Deşi pentru început acest număr de viitori înnotători pare impresionant, este foarte redus faţă de acei cari nu cunosc înnotul decât din auzite.

Tyb. (Universul-Sport)

C. N. R. va înfiinţa o şcoală de înnot pentru copii

In vederea reluării activităţii la natatie, cluburile locale sunt în mare fierbere.

In vizită la strandul Bragadiru, am întâlnit pe d. dr. A. Siligeanu, fostul vice-preşedinte al F. R. N. şi conducătorul unuia dintre cele mai vechi cluburi de natatie din Bucureşti, C. N. R.

La întrebările noastre despre viitoarea activitate a clubului, ne-a răspuns:

— „După cum vedeţi, mă ocup de copii. (N. R. era înconjurat de vreo 10 copii), singurii, cari bine iniţiaţi, vor salva natatia.

Pentru acest sezon vom extinde activitatea cât va permite situaţia actuală.

Clubul va înfiinţa ca în totdeauna o şcoală de înnot pentru copii, va prezenta înnotătorii la concursuri şi va alinia o echipă tânără în campionatul de polo pe apă.

Pentru viitor, vom căuta să dăm o desvoltare cât mai mare înnotului şi vom pune la dispoziţia înnotătorilor biblioteca clubului, care tratează înnotul şi sporturile pe apă.

Sunt înconjurat de oameni ca dr. Garoiu, dr. Georgescu şi Robert Hetasch, sportivi convinşi, cu cari sper să realizez lucruri frumoase“.

Tyb. (Universul-Sport)

Şcoalele de înnot pentru copii

Natatia nu va stagna din cauza evenimentelor.

Având concursul nelimitat al O. S. R. şi municipiului, regiunea Bucureşti îşi va continua programul pentru propagarea înnotului în rândul tineretului.

Cum situaţia coloniilor şcolare s'a clarificat datorită d-lui primar Rodrig Modreanu, regiunea va înfiinţa şcoale de înnot în cadrul acestor colonii prin care vor trece peste 600 copii.

Această ofensivă a înnotului a început la 1 Iulie având ca sediu principal strandul Obor.

Cursurile sunt ţinute dimineaţa de către instructori breve-

taţi, iar la sfârşit viitorii înnotători vor fi împărţiţi cluburilor unde antrenorii îi vor perfecţiona pentru concursuri.

După amiezele sunt rezervate cluburilor cari vor beneficia de un număr apreciabil de gratuităţi.

Acestor cluburi pe lângă înnotătorii de concurs, li se va impune să-şi înfiinţeze şcoale pentru copii punându-li-se la dispoziţie, în mod gratuit, instructori federali, dându-se astfel posibilitatea şi celorlalţi copii din afara coloniilor să înveţe înnotul.

Faţă de avantagiile date, municipiul nu cere dela F. R. S. A. decât doi instructori cari să predea lecţii gratuit funcţionarilor comunali.

Pretenţia municipiului a fost acceptată.

F. R. S. A. a trimes un instructor de înnot la Craiova care va conduce o şcoală pentru copii

Continuându-şi programul, pentru propagarea înnotului în rândul tineretului, F. R. S. A. a trimis la Craiova pe instructorul Valdemar Dobrovolnik, brevetat al şcoalei „Sommer".

In capitala Olteniei, instructorul, pe lângă antrenamentul înnotătorilor clubului F. C. Craiova, având tot concursul primăriei şi al prefecturei poliţiei locale, va înfiinţa o şcoală de înnot pentru copii.

Se ştie că în Craiova există de mulţi ani unul dintre cele mai frumoase stranduri din ţară şi sperăm că sub controlul noului instructor, în scurt timp, se va creia aci un centru puternic de natatie.

Scurte ştiri nautice

Secretarul general al F. R. S. A., d. N. Macovei, a fost la Caracal unde a pus bazele unei şcoale de înnot pentru copii.

Speranţa Telefon Clubului, Greceanu Titus, e în mare formă şi aşteaptă cu încredere primul concurs de înnot, când se va răfui cu juniorii locali.

Regiunea Bucureşti nu vrea ca inaugurarea şcoalelor de înnot pentru copii să se facă cu mare alai. Acest lucru îl doreşte la închidere.

Innotătorii bucureşteni vor putea face antrenament în voe la strandul Obor.

Până atunci se vor împărţi permisele de către regiune.

Instructorii de înnot din Capitală vor ţine şedinţă în fiecare Joi.

L. N. R. şi-a format echipa de polo pe apă din juniori, din care fac parte 3 refugiaţi

Anul acesta campionatul de polo pe apă va fi viu disputat între echipele formate din tineret.

Deşi există numai o categorie, diferenţa între echipele vechi şi cele tinere nu va fi mare.

Pe lângă C. M. R., Stadiul Român şi Telefon Club cari şi-au anunţat echipele formate din juniori, L. N. R. vine să mărească acest buchet al tinereţii.

In afară de trei refugiaţi ceilalţi jucători sunt formaţi de L. N. R., care dela început şi-a îndreptat activitatea spre tineret şi după 4 ani de muncă pe lângă înnotătorii de valoare poate să alinieze o echipă cu pretenţii.

Conducătorul tehnic al clubului, d. Paul Stroescu, ne-a anunţat următoarea formaţie: Popescu Caton, Guţu, Neagu, Tizzoti, Covaciu Tudor, Huzărescu, Preotu.

Dintre cei de mai sus, Covaciu T. şi Guţu sunt refugiaţi dela Cluj, iar Huzărescu dela Chişinău.

Printre picături . . .

In colonia şcolară dela strandul Obor partea sportivă este condusă de d. prof. Iuliu Moldovanu, iar cea administrativă de d. Stroescu.

Veteranul jucător de polo pe apă, Paul Stroescu se pare că va juca anul acesta în echipa L. N. R. a cărei conducător este.

Echipa de polo pe apă a Bucureştiului.

Profitând de faptul că în rândul armatei germane ce se găseşte în ţară sunt înnotători, în special buni jucători de polo pe apă, regiunea Bucureşti a hotărât ca în actualul sezon să se joace cât mai multe matchuri între echipa Capitalei şi reprezentativa germană.

Cum numărul echipelor de polo pe apă în Capitală este destul de mic, aceste matchuri proiectate sunt bine venite pentru extinderea activităţii la acest joc, în plus adversarii sunt foarte buni dela care vom trage multe învăţăminte.

Anul acesta nu se vor disputa campionatele naţionale nautice.

De curând a avut loc la cabana F. R. S. N. (lacul Floreasca) o consfătuire a delegaţilor grupărilor de canotaj din Bucureşti, consfătuire care a fost prezidată de d. cpt. Mircea Bărzănescu, noul preşedinte al federaţiei române de sporturi de apă.

Consfătuirea — la care au mai participat domnii Catina, fostul director, cpt. Mircescu, Fătulescu, Tita Rădulescu, Tică Rădulescu, Deac, prof. Macovei, ing. Berindei, etc., — a dus la decizii importante pentru sporturile de apă.

D. cpt. M. Bârzănescu a salutat, la deschiderea consfătuirii, delegaţii de grupări, şi apoi a anunţat numirea d-lui cpt. Gaby Mircescu în funcţia de preşedinte al regiunii Bucureşti, la canotaj, după care a comunicat că a dat dispoziţiuni pentru intensificarea activităţii regionale.

In programul de activitate a nouei federaţii o importanţă deosebită se va acorda propagandei în rândurile tineretului. Şi în această privinţă, d. cpt. Mircea Bârzănescu a anunţat că va pune la dispoziţia tineretului tot materialul necesar.

Iar pentru cluburi, noul preşedinte a comunicat că va recompensa pe acela care va mări lotul elementelor tinere, baza viitoarei activităţi.

In continuare, preşedintele a scos în evidenţă importanţa turismului nautic, pentru a cărui desvoltare va face un întreg program. Desvoltarea turismului nautic trebue să ducă la întocmirea unui ghid.

Şi pentru a cunoaşte îndeaproape grupările şi conducerile respective, în vederea viitoarei colaborări, d. cpt. M. Bârzănescu va vizita fiecare grupare, de a cărei activitate se va interesa în mod deosebit. „Nu vreau să dau directive dela birou, ci pe teren" — a spus d. cpt. Bârzănescu, şi prin aceasta a dovedit linia de conduită în activitatea pe care o va desvolta federaţia sporturilor de apă.

Iar în ce **priveşte** problema instructorilor, preşedintele a anunţat că va înfiinţa o şcoală de instructori, pentru care va face apel la antrenori germani.

In afară de aceste comunicări suntem în măsură să anunţăm că anul acesta campionatele naţionale nautice nu se vor mai ţine din cauza dificultăţilor de deplasare. In schimb, se vor organiza mai multe întreceri inter-cluburi, cum şi concursuri regionale.

(Universul Sport)

Cursuri pentru formarea instructorilor de canotaj.

Pornită pe calea realizărilor, Federaţia de sporturi nautice păşeşte la organizarea primei şcoale de instructori la noi în ţară.

Şcoala va fi deschisă unui grup de studenţi dela A. N. E. F. care, odată cu diploma de profesor, vor primi şi certificatul de instructor de canotaj.

Cursurile şcoalei de canotaj se vor organiza sub auspiciile Clubului Metropola, care a fost invitat să pună la dispoziţia Federaţiei ambarcaţiile şi instalaţiile.

Este inutil să mai menţionăm opera pentru sportul vâslelor care se realizează prin această iniţiativă şi suntem convinşi că sportivii vor aprecia eforturile oficialităţilor şi cluburilor.

Rezultatul primelor concursuri de regate pentru Yola olimpică de la Herăstrău.

Duminică 4 Mai, pe lacul Herăstrău, în regia Yacht Club-ului Bucureşti, s'au disputat primele regate de antrenament pentru Yola olimpică.

Pe un vânt potrivit, s'au alergat câte trei ture, atât la categoria seniori, cât şi la categoria juniori.

Rezultatele înregistrate au fost destul de bune, avându-se în vedere că după o pauză atât de lungă, startul ambelor regate a fost animat de prezenţa a câte 9 ambarcaţii:

Rezultatele tehnice la seniori

1. Gelles Victor
2. W. Strolim
3. Petre Fournaraky

Rezultatele tehnice la juniori

1. Giuglio Benedetti
2. Sandu Ghica.
3. Radu Ganea.

Ambele regate s'au alergat pe un traseu de formă triunghiulară, totalizând 2500 m., şi fiecare regată a durat 35 minute, ceiace ne îndreptăţeşte să afirmăm că forţa vântului a fost destul de tare, obligând pe concurenţi să întrebuinţeze toate cunoştinţele tehnice şi tactice, pentru a se clasa la loc onorabil.

Cu barca dela Băneasa la Fundeni.

In cadrul programului turistic al clubului „Dor de Ducă", din vara aceasta, care cuprinde 10 coborâri de râuri, între cari Oltul, Siretul şi Mureşul, 5 echipagii ale acestui club au întreprins Duminică 11 Mai prima traversare a lacurilor din jurul Capitalei cu coborârea râului Colentina, traversarea lacului Fundeni şi retur, pe o distanţă de circa 40 km.

Intregul parcurs a fost efectuat fără nici un incident, cu următorul orar:

Orele 9: plecarea din lacul Băneasa, dela cabana „Dor de Ducă".

Ora 11,30: sosirea în lacul Fundeni,

Ora 13,30: plecarea din Fundeni.

Ora 16: sosirea înapoi la cabana „Dor de Ducă".

Au luat parte la această excursie următoarele echipagii:

1. Nusia Mihailov — Lică Giurgiuveanu.
2. Ica Tănăsescu — Vlad Sidorovici.
3. Coca Rădulescu — Vivi Zamatio.
4. Biţi Ghermani — Lucian Polla.
5. I. G. Wogemut — Constantin Viţu.

Pe drum au fost necesare eforturi apreciabile din cauza ploaei şi a vântului foarte puternic, fapt care a îngreuiat mult înaintarea caiacelor.

Pe râul Colentina navigaţia e posibilă bărcilor cu pescaj nu prea mare. Important de semnalat câteva porţiuni cu apa foarte mică, unde bărcile trebuesc împinse cu mâna. Aceste locuri sunt: la sfârşitul satului Tei, în dreptul satului Plumbuita, la cotul râului îndată după satul Plumbuita şi în apropierea podului soselei Colentina. Sub acest pod sunt stâlpi cari pot provoca stricăciuni îmbarcaţiunilor.

Debitul râului Colentina este reglat de stăvilarul lacului Tei, fapt care poate oferi surpriza unei creşteri sau scăderi precipitate a apei în interval de câteva minute.

Lunca râului Colentina prezintă aspecte foarte frumoase şi ar merita să fie vizitată mai des.

O singură categorie în campionatul regional de polo pe apă din acest an.

Numărul echipelor de polo pe apă în Capitală fiind destul de mic şi de valoare apropiată, regiunea Bucureşti a hotărît ca în acest an campionatul să aibă o singură categorie.

La acest campionat vor fi preferaţi numai înnotătorii ce au depăşit vârsta de 18 ani.

Cluburile cari vor lua parte la campionatul de polo pe apă al regiunii Bucureşti fac pregătiri întinse.

Un club care aşteaptă cu nerăbdare începerea campionatului, este Telefon Club. Sub supravegherea lui C. Herold şi Traian Petruţ, echipa de polo pe apă a T. C. face zilnic antrenamente pe lacul Floreasca şi deţine o formă excelentă. In acest campionat va prezenta următorul lot:

C. Herold, T. Niculescu, Pan Atanasiu, Traian Petruţ, Epure, Mihăilescu, Grigorief.

Rezerve: Motoagă, Mingheraş şi Greceanu Titu.

A. S. Distribuţia va organiza în vara aceasta o şcoală de înnot pentru copiii.

Regiunea Bucureşti a primit din partea A. S. Distribuţia o adresă prin care anunţă că în acest sezon membrii săi nu vor lua parte la concursurile oficiale. In schimb roagă să dea intrare liberă la un număr de 30 copii şi un instructor care să conducă şcoala de copii a clubului.

Exemplul dat de A. S. Distribuţia poate fi imitat cu succes de celelalte cluburi.

Sky Club Bucureşti şi-a înfiinţat secţia de natalie.

D. av. N. Alimănescu, preşedintele Sky Club Bucureşti, convins de aportul înnotului, a afiliat la F. R. S. A. secţia de natalie cu o cerere de legitimare a 40 membri.

Innotătorii se pregătesc în vederea începerii activităţii.

Oficial, activitatea la natalie nu a început şi nici strandurile rezervate înnotătorilor pentru antrenamente nu s'au deschis. Totuşi înnotătorii dornici de a poseda o formă care să le facă cinste în actualul sezon, au început antrenamentul pe cont propriu în majoritate pe lacurile din jurul Capitalei.

In vizita făcută la cluburile de natalie, constatăm cu plăcere că înnotătorii şi-au dat seama încă din vreme de misiunea ce o au în actuala stagiune.

Astfel, la C. F. R., primul club vizitat, am văzut în mijlocul lacului Băneasa echipa primă de polo pe apă făcând antrenament cu mingea, sprinturi şi la urmă fond. A plăcut forma arătată de Radu Grigore, Ţapu şi Bilkey. Nici copiii nu au fost daţi uitării: peste 10 „puşti", sub supravegherea lui Radu Grigore fac zilnic antrenament de stil.

Metropola şi-a început activitatea la cabană pe lacul Herăstrău. Puiu Manoliu, N. Ifrim, Apaty C. etc. ne-au arătat numai lucruri bune.

Pe lacul Floreasca, înnotătorii clubului, în frunte cu C. Herold, Paul Atanasiu şi Traian Petruţ, au format o echipă de polo pe apă în care pun mari speranţe.

Copiii L. N. R. fiind prieteni cu ai Stadiului Român fac antrenamente pe „furiş" la strandul Bragadiru. Secretul, în interesul „puştilor", nu-l divulgăm.

Un club în revenire este C. N. R., a cărui activitate a fost nulă anul trecut din cauza elementului evreesc neadmis în competiţiuni. Astăzi C. N. R. sub conducerea excelentului jucător Tony Kastner şi-a înjghebat o echipă bună, despre care vom vorbi mult.

Dintre înnotătorii performeuri menţionăm pe campionul Zgrembus Popescu (Metropola) într'o formă ce ne face să-i anticipăm noui recorduri, iar dintre copii pe Isabela Stofran, Marianne Weigelt, Maluca Dobrescu, Mimi Pruncu, Tita Cristescu, Ion Săvescu, Socianu, Caracaş, Caton Popescu, Tudor şi Maximilian.

Tyb. (Universul-Sport)

Dela 15 Iunie la 1 Iulie înnotătorii vor face antrenament la bazinul „Tirul".

Intrucât la strandul Obor se fac amenajări ce vor fi terminate la sfârşitul acestei luni, înnotătorii bucureşteni vor face antrenament o perioadă de 15 zile, la bazinul „Tirul", în fiecare zi dela ora 16 în sus.

Permisele de liberă intrare vor fi ridicate de delegaţii clubului dela sediul regiunii Bucureşti, calea Victoriei 52, et. II.

Şcolile de înnot pentru copii au început la 1 Iulie.

Regiunea Bucureşti, sporindu-şi activitatea a organizat mai multe şcoli de înnot pentru copii, la bazinele populare, în cadrul coloniilor şcolare ale Municipiului Bucureşti.

Cursurile au început la 1 Iulie şi sunt predate de instructorii de înnot din şcoala Sommer.

Astfel de şcolii sunt în cartierele: Obor, Griviţa, Belvedere şi Ghencea, plus acea dela bazinul Tirul.

Bazinul „Tirul" a fost pus la dispoziţia regiunii Bucureşti.

Faţă de lipsa de interes a proprietarilor de bazine din Capitală, faţă de înnotători, d. Cezar Pascu a făcut un gest salvator.

Preşedintele celei mai vechi societăţi de gimnastică „Tirul", la apelul regiunii Bucureşti, i-a pus fără rezerve la dispoziţie bazinul, de înnot în timpul dimineţii pentru înfiinţarea unei şcoli de înnot pentru copii sub conducerea instructorului federal Toma Panaitescu.

Gestul d-lui Cezar Pascu trebue apreciat la adevărata lui valoare şi trebue luat drept exemplu de ceilalţi proprietari de bazine, cu posibilităţi mai mari.

O inovaţie binevenită: aparate de înregistrat sosirile în competiţiile de înnot

In atletism nu este totdeauna prea greu să se stabilească cine este învingătorul într'o cursă şi adesea numai o fotografie luată la sosire poate indica cu precizie pe învingător.

Mai grea este această operaţie pentru înnotători, deoarece sosirea se află sub apă şi afară de aceasta valurile şi stropiturile de apă nu permit totdeauna să se recunoască precis clipa exactă a sosirii. S'a căutat deci o metodă de apropiere care să nu se întemeieze doar pe agerimea ochiului judecătorului de sosire. Inginerul vienez Kubai a inventat de mai mulţi ani un aparat care încadrează ţinta într'o ramă prin care s'a întins o reţea subţire de sârmă. Indată ce înnotătorul atinge această reţea încărcată de electricitate, cronometrul de care este legată reţeaua se opreşte şi se marchează astfel clipa sosirii la ţintă. De oarece cronometrele sunt reglate pentru fiecare concurent în parte, se obţin timpurile exacte ale sosirilor. Această instalaţie s'a dovedit excedentă, dar ea este foarte costisitoare. Se vorbeşte acum de o descoperire asemănătoare a instructorului de înnot Max Ritter, care ar fi mai eftină şi ar înregistra pe hârtie rezultatul cursei. Aparatul aşteaptă să fie verificat înainte de a fi lansat pe piaţă pe o scară întinsă.

Primul concurs de înnot al anului organizat de L. N. R.

Sub conducerea talentatului înnotător al „Ligii Navale Române" Popescu L. Caton, campion regional junior pe 100 m. brasse, a început antrenamentul. Din lipsă de basin înnotătorii s'au antrenat pe lacul Băneasa (Cabana „Dor de Ducă"). După acest antrenament, a avut loc Duminică 4 Mai un concurs în familie care a dat următoarele rezultate:

PRIMII TREI CLASAŢI

100 METRI BRASSE

I. Popescu L. Caton (LNR) 1'28' 5/10
II. Gogu V. Iliescu (LNR) 1'32" 3/10
III. Ionescu Victor (Indiv.) 1'35"

100 METRI CRAW

I. Gogu V. Iliescu (LNR) 1'16"
II. Popescu L. Caton (LNR) 1'18"
III. Ionescu Victor (Indiv.) 1'18" 2/10

100 METRI SPATE

I. Ionescu Victor (Indiv.) 1'40" 8/10
II. Popescu L. Caton (LNR) 1'41" 3/10
III. Gogu V. Iliescu (LNR) 1'42" 3/10

După cum se vede din rezultatele obţinute remarcăm pe Popescu L. Caton (LNR); dela Gogu V. Iliescu aşteptăm ceva mai mult, iar Ionescu Victor, un tânăr refugiat dela Tg. Mureş, este un înnotător talentat.

Innotătorii bucureşteni roagă pe această cale F.R.I. să deschidă strandul lor pentru a le da putinţa să se antreneze. Timişoara care a deschis strandul I.L.S.A. la Paşte a cucerit anul trecut 11 campionate.

Nakache a bătut recordul mondial pe 200 m. brasse. Noul record este 2.36,8!

După două încercări nereuşite, francezul Artem Nakache a izbutit la Marseille, să amelioreze recordul mondial pe 200 m. brasse, deţinut de americanul Kasley cu 2:37,2.

Nakache a înnotat 2:36,8, ameliorând astfel recordul mondial cu patru zecimi de secundă, iar recordul european al lui Joachim Balke cu şase zecimi de secundă.

F. R. S. A. a trimis un instructor de înnot la Râmnicul Vâlcii.

F.R.S.A. continuând programul întocmit pentru propagarea înnotului printre tineret a hotărât trimiterea unui instructor brevetat la R.-Vâlcea.

In această localitate există un ştrand frumos şi demn de acest sport. Instructorul brovetat al şcoalei Sommer pe care F.R.S.A. l-a trimis este d. Emil Ionescu, care sperăm că va scoate în curând elemente de viitor.

De remarcat că este al doilea instructor trimis de F. R. S. A. în provincie pentru răspândirea sportului de bază a Statului Român.

Printre picături...

Deşi timpul se menţine nefavorabil F.R.S.A. trimite pe instructorul M. Florescu, brevetat al şcoalei „SOMMER" la Caracal pentru a înfiinţa o şcoală de înnot, cu scopul de a stimula sportul nautic în acest oraş. Cursurile de înnot vor fi gratuite pentru copiii ce vor urma la această şcoală, iar acei cari vor absolvi aceste cursuri vor primi diplome speciale ale acestei şcoli.

Această hotărîre a F.R.S.A. face parte din programul de a organiza şi populariza sportul nautic în ţară.

* * *

In actualul sezon Asociaţia funcţionarilor C.E.C., va prezenta la watterpollo următoarea echipă:

Borcoman Ion, Borz Dumitru, Marinescu Alexandru, Ionescu Gheorghe, Petrescu Ion, Treţiu Ion, Dumitru Gheorghe.

Un nou record femenin de natatie în Germania.

Berlin — In cadrul unui concurs de natatie, care s'a desfăşurat la Hamburg, înnotătoarea Inge Schmidts a obţinut un nou record german la 100 m. brasse.

Noul record este 1 min. 22,2.

Un nou record mondial de natatie la Honolulu.

New-York — Se anunţă din Honolulu, că înnotătorul Smith, a înnotat 440 yarzi în timpul de 4 m. 38,5 sec., doborând astfel recordul mondial,

Anni Kapell a înnotat două noui recorduri la Düsseldorf.

Berlin — In cadrul reuniunei de natație care s'a desfășurat la Dusseldorf, înnotătoarea germană a **obținut** două noui recorduri mondiale pe 400 și 500 m. brasse.

Nouile recorduri sunt:

400 m. brasse: 6 min. 08,3 sec.

500 m. brasse: 7 min. 43,4 sec.

Innotul fără picioare.

Prof. dr. **Schenkel,** medicul primar al sportului german, a făcut o interesantă declarație în care precizează:

„Pierderea unui picior poate fi, în înnot, compensată aproape, iar lipsa ambelor picioare dă încă posibilități de mișcări de înnot".

Ne aducem aminte de valorosul jucător ungur de water-polo, Nemes, nelipsit din echipa națională, și care este infirm de un picior.

Johnny Weissmüller campion și recordman la natație.

Și iată că îmi vine în minte unul din sportivii care au reușit să facă înconjurul lumii prin numele lui, fluturat pe mii de buze.

Este, și să nu vă surprindă, **Johnny Weissmüler**, campionul și recordmanul mondial la înnot.

Tarzanul din atâtea filme ale copilăriei și tinereții noastre și pe deasupra, deși nu de origină etnică română, Johnny este totuși fiu al plaiurilor noastre.

Născut prin 1903, într'un sat fruntaș bănățean, din părinți germani, Johnny Weissmüller a părăsit Europa, odată cu ei, în acele emigrări, obișnuite pe atunci, ale svabilor, (Mărturie a datelor este fratele său, ce trăește la Timișoara și este lucrător la fabrica de tutun C. A. M. Amintirile îl copleșesc ades și atunci deapănă, cu multă duioșie, povestea minunată a fratelui său devenit celebru).

Ajuns în America, tânărul Johnny Weissmüller se afirmă pe tărâm sportiv; de obiceiu singurul plan pe care se pot afirma străinii în „țara Unchiului Sam".

Iar constituția lui fizică, brațele și gambele lungi, elasticitatea și vigoarea sa, l-au îndreptat în direcția înnotului, acelui sport pe care, în copilărie, nu știa că i se spune swimming" dar pe care-l practica, în albia Timișului, sub formă de „scaldă"!

In curând s'a ivit și managerul și chipurile, antrenorul său (un soi de parazit, de care nu scapă nici un sportiv în continentul de dincolo de ocean). Il chema William Bachrach și spiritu-i clar văzător a remarcat încă din 1920 talentul de mare înnotător al lui Johnny. Și pentru a-i fixa amorul propriu, a știut să uzeze de toate subterfugiile de culise, purtându-l prin Hawai, Honolulu, Miami, etc., în turneu de propagandă.

Nu trec nici doui ani și iată-l pe Johnny Weissmüller în culmea apogeului. Innotător de prima clasă, membru al clubului I. A. C., el este trimis, în 1924, la Paris, ca reprezentant al State-lor Unite, să ia parte la Jocurile Olimpice.

Dar cu aceasta nu s'a terminat cariera sa. Firea aventurieră și probabil abila mână comercială a managerului, l-au mânat spre ținuturi noui, frumoase, recreatoare, veșnic în floare, Filadelphia, Honolulu, Miami, îl primesc cu ovații, răsplătindu-i demonstrațiile de înnot clasic. Și aceste călătorii reconfortante au fost un bun prilej pentru Johnny Weissmüller de a bate numeroase recorduri mondiale. In 1924, el era recordman al tuturor distanțelor dintre 100 și 500 yards. S'a remarcat că primul său record mondial l-a stabilit în 1921, la Brighton-Beach, pe distanța de 150 yards.

Natural că astăzi timpurile lui ni se par slabe; să nu uităm însă că pe atunci ele erau privite ca niște minunății. Dar... mai există în vocabularul sportiv cuvântul evoluție, care a făcut să uităm performanțele lui Nurmi, Weissmüller, Merc S. Wright (cu 4 metri la prăijnă)!

Astfel, Johnny Weissmüller a făcut loc altor generații tinere. A fost prea cunoscut, prea renumit, ca să nu-l ademenească vraja ecranului, din ce în ce mai înfloritoare:

Bustul, aerul sportiv și voioșia mereu pe buze, l-au ajutat mult să pătrundă în „cetatea filmului". Metro-Goldwin-Mayer l-a angajat, și nu a trebuit mult ca Johnny Weissmüller să devină veritabil „Tarzan". Regele junglei și incontestabilul ei erou, cu abilele-i sărituri, luptele cu leii și veritabilele partide de natație, în compania gingașei Maurren O'Sullivan; acesta a fost Tarzanul copilăriei noastre. Așa l-am cunoscut, așa l-am apreciat.

Dar astăzi, Johnny Weissmüller nu împlinește decât 38 de primăveri și totuși el este o vedetă îmbătrânită...

Se cuvine să depunem o aducere aminte, de aici de departe, pe soclul atât de glorios pe care s'a înălțat sportivul și actorul **Johnny Weissmüller.**

(Universul-Sport)

Campionatele de natație ale Italiei

Federația italiană de natație a programat campionatele de natație ale Italiei pentru 6 și 7 Septembrie la Milano.

Probele vor avea loc într'o piscină de 33 de metri, cu excepția probei de 1500 m., care se va disputa într'un bazin de 50 m.

Alte știri nautice

Sâmbătă 12 Iulie la ora 11.30 s'a inaugurat școala de înnot pentru copii, de la „Strandul Obor". La inaugurare a luat parte pe lângă câțiva membri dela F.R.S.A. și d. primar al sectorului II Negru. Elevii școalei, în număr de 300 copii, au făcut o demonstrație sportivă.

*

* *

Ca și în anii trecuți, L.N.R., echipa de sub conducerea d-lui Paul Stroescu, s'a întărit cu câteva elemente tinere și de valoare. Iată câteva din nouile achiziții ale L.N.R.-ului.

Covaciu Tudor, fost campion național străjer la 50 m. liber; Dumitrescu N., Huzărescu Gh., Popescu Caton care s'a clasat în locul prim al campionatele regionale de juniori și excelentul portar de watter-pollo Gicu Husar, care acum câțiva ani a activat la un club din Olanda.

Natația germană s'a îmbogățit cu o nouă vedetă: Cor Kint

Cunoscuta înnotătoare Cor Kint, deținătoarea a mai multor recorduri mondiale, care se va căsători în curând în Germania, s'a și mutat la Dresda și s'a înscris într'o grupare de acolo. Ea va concura pentru întâia oară la campionatele regionale care se vor desfășura la Plauen, luând startul la probele de 100 m. spate, 100 m. liber și la ștafeta de 3×50 m. mixtă. (RDV).

Sportul femenin acum 50 ani

Acum 50 ani, în mai toate țările, sportul era deadreptul detestat. Cei care-l practicau, erau socotiți de mulțime ca stricați și nu li acorda nici o considerație.

In ceeace privește sportul feminin, era ca și inexistent iar cele ce-l practicau... să nu mai vorbim.

Bismarck interzisese fiilor săi practicarea gimnasticei. Fetele și femeile făceau gimnastică în camere cu geamurile închise, în costume închise la gât, cu umeri bufanți, iar împrejurul genunchilor cârpe, ca să nu-și vatăme rotulele.

Costumele de înnot erau greoaie și se lipeau de corp, astfel că multe răceau. Baia consta în trei-patru afundări până la gât în apă.

Până la sfârșitul secolului trecut femeile aveau oroare de soare și apă.

(Universul-Sport)

Clubul de natație al C. F. R.-ului

Incep colindul cu clubul de natație C.F.R.

Acest club, care actualmente este campion național la watter-pollo pe anul 1940—41, păşeşte în cel de-al 16-lea an de existență.

Preşedinte al secției de natație C.F.R. este d. director la C.F.R. ing. Baiatu; vicepreşedinte d. ing. Lăzărescu, iar conducător tehnic d. Radu Grigore.

Secția de watter-polo a luat ființă în 1930. De atunci şi până azi, această emerită echipă a cucerit campionatul național de patru ori.

Echipa care a câştigat campionatul național de watter-pollo anul trecut, are următoarea formație: Iacobini, Radu Grigore, Vasiliu (I), Vasiliu (II), Satmary, Patulea şi Teodorescu-Ţapu.

Echipa, care în nenumărate rânduri a cucerit campionatul la categoria II-a este alcătuită: Budescu Luca, Năstăsescu Ion, Avram Gheorghe, Vasiliu Ion, Radu Petre şi Savu Florea.

Sub directa supraveghere şi buna pricepere a d-lui Radu Grigore, secția de natație a C.F.R.-ului, a reuşit să-şi creeze o minunată pepinieră de viitori campioni, formată din elevii ucenici dela C.F.R. şi fii ai ceferiştilor, cari, deşi în vârstă de 9—14 ani, sunt unii din cei mai buni la categoria lor.

Sub auspiciile asociației poli-sportive C.F.R., natația este difuzată pe o scară întinsă în rândurile tineretului.

In aceste vremuri de înaltă însufleţire națională, când soldații Patriei luptă în războiul sfânt de desrobire a fraților basarabeni, clubul polisportiv C.F.R., înțelegând menirea sportului, organizează un concurs de watter-pollo dotat cu „Cupa Basarabiei".

Secția de natație duce tratative pentru organizarea unui match cu echipa de watter-pollo germană, contribuind în acest fel la strângerea legăturilor sportive între Germania şi România.

Dintre elementele tinere ale secției de natație C.F.R., subliniem cu satisfacție performanțele promițătoare obținute de: Tudori Ştefan, care la brasse, a ieşit al 2-lea după Fey, copilul minune din Tg. Mureş; Stoica Ion, surdo-mutul, care este la fel de bun la toate stilurile; Răducanu Ion, deşi numai de 11 ani, promite a fi un minunat sprinteur.

La seniori remarcăm pe: Satmary, care la 400, 800 şi 1500 metri este printre primii din țară; la 100 şi 200 m. liber Patulea şi Teodorescu-Ţapu, continuă să-şi păstreze locurile pe care le merită.

Actualmente, echipa de watter-pollo a C.F.R.-ului se antrenează metodic la „Tir", spre a-şi desăvârşi forma, în vederea match-urilor de campionat şi amicale, pe care le dorim realizate cât mai curând.

Suntem convinşi, că şi în viitor, secția de natație a C.F.R.-ului să-şi urmeze calea trasată de inimoşii conducători, cari prin pricepere şi bună gospodărie, au asigurat clubului şi natației, în genere, locul pe care îl merită.

MIRCEA GHEORGHIADE
(Universul-Sport)

O selecționată română de canotaj a fost invitată în Germania pentru anul viitor

La întoarcerea din Germania, d. maior M. Bârzănescu ne-a adus vestea că o selecționată română de canotaj a fost invitată de federația germană de specialitate, pentru a lua parte la un concurs la Grünau, anul viitor, în luna Iulie.

Campionatele studențeşti

In cadrul programului de activitate al regiunii Bucureşti nu s'au neglijat campionatele studențeşti şi şcolare de natație.

Ele urmează să se țină la strandul Obor la sfârşitul lunii August.

Dacă evenimentele se vor îmbunătăți vom asista iarăşi la dinamicele întâlniri între tineretul universitar şi şcolar.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

Știri din străinătate

ANGLIA

Noui măsuri pentru sporirea producției în șantierele navale britanice

Se știe că Amiralitatea engleză a luat sub controlul său, dela începerea ostilităților, construcțiile și reparațiile de vase, pe toate șantierele civile sau militare.

Problema repartiției lucrărilor, este lucru ușor de înțeles, e o problemă simplă în împrejurările actuale, întrucât flota britanică de război își rezervă o parte importantă a activității din șantiere.

In cursul anului 1940, după declarațiunile făcute de Sir V. Warrenders, secretarul financiar al Amiralității, s'au construit nu mai puțin de 480 unități pentru „Navy", adică pentru marina regală britanică.

La începutul războiului, șantierele în activitate aveau o capacitate anuală de producție de 2,5 milioane de tone; acestei cifre trebue să i se adaoge tonajul construit în arsenalele marinei regale și ale cărui cifre nu sunt publicate.

In fine, spre a avea o idee exactă despre producția de vase realizată actualmente, ar trebui să ținem seama și de aceea a numeroase șantiere închise, în răstimpul acestor zece ani din urmă înaintea războiului, în vederea executării programului rațională zării construcțiilor navale, șantiere cari acum sunt toate din nou în activitate.

Capacitatea anuală de producție a acestor șantiere poate fi socotită la peste un milion de tone.

Este știut, și s'a subliniat în nenumărate rânduri, că lipsa mânei de lucru calificată, în domeniul industriei navale, este foarte simțită în imprejurările speciale prin cari trece Marea Britanie.

Spre a remedia o asemenea stare de lucruri, ministerul muncii a pus în vigoare un „Essențial Work Order 1941".

Prin acest regulament special, responsabilitatea hotărârilor de luat în ce privește utilizarea personalului în construcția navală, trece de la acest minister în mâinile Amiralității.

In consecință, drepturile în ce privește primirea și concedierea specialiștilor și a lucrătorilor calificați, ca și repartizarea și utilizarea lor în diferite șantiere au fost retrase stabilimentelor și trecute asupra Amiralității.

Mai mult: noul regulament ușurează regruparea pe districte a lucrătorilor calificați, cari odinioară erau grupați pe firme, și le asigură diferite garanții ca de exemplu un minimum de salariu săptămânal, prezența unui delegat al muncitorimii în sânul comitetului, etc.

Un întreg aparat de control a fost instituit, pentru supravegherea aplicării nouilor dispoziții prevăzute de noul regulament, care are un vădit caracter etatist.

Pierderile de vase comerciale engleze în lupta dela Dunkerque

O informație transmisă de „Associated Press" din Londra anunță pentru prima oară totalul pierderilor britanice suferite în cursul retragerii de la Dunkerque.

Englezii au pierdut cu acea ocaziune 73 vase, reprezintând 281.556 tone, iar aliații lor 39 vase, reprezintând 169.348 tone.

In aceste cifre nu sunt cuprinse însă yachturile și vapoarele de pescuit pierdute în timpul retragerii.

Pierderile marinei britanice, dela începutul ostilităților. Lloydul din Londra a făcut cunoscut că pierderile marinei britanice, în primele 18 luni de război se cifrează la 1245 unități, reprezentând un total de 4.962.257 tone.

FRANȚA

Inaugurarea unui muzeu al marinei la Vichy

Amiralul Darlan a inaugurat în calitatea sa de ministru al marinei, un muzeu al marinei creat la Vichy.

Era de față și mareșalul Pétain, șeful statului.

O impresionantă ceremonie marinărească

Spre a păstra amintirea eroicelor acțiuni săvârșite de torpiloarele franceze „Adroit", „Siroco" și „Bison", cari au fost scufundate de inamic după mai multe lupte glorioase, numele acestor bastimente au fost date noilor torpiloare „Epée", „Corsaire" și „Flibustier".

In cursul unei impresionante ceremonii care s'a desfășurat la Toulon, comandantul Le Pivain, fost pe torpilorul „La Bretagne", a expus echipagiilor eroismul cu care camarazii lor și-au făcut datoria în timpul luptelor, și a preamărit spiritul de disciplină și de jertfă al marinarilor.

La urmă, amiralul Urvoy de Portzamparc a prins pe drapelul noului „Adroit" crucea de război cu trei palme a vechiului „Adroit", dispărut în luptele de la Dunkerque, după ce fusese citat de trei ori cu ordin pe armată.

GERMANIA

Institutul german pentru cercetarea importanței mărilor

Recent s'a inaugurat la Berlin Institutul german pentru cercetarea importanței mărilor. Directorul acestui institut este profesorul pentru istoria colonială dela Universitatea berlineză, dr. Egmont Zechlin. Institutul ține de Asociația germană pentru prospecțiunea mărilor, creiată de Fuehrer cu scopul trezirii și adâncirii interesului poporului german pentru navigație, colonizare etc. Domeniul de activitate al institutului, care constituie deasemeni o parte a Școlii superioare a partidului național-socialist, cuprinde cercetarea istoriei marine și a istoriei războaielor marine, a geografiei mărilor, a influenței navigației și a etnografiei popoarelor, a tradiției marinarilor.

ITALIA

Vase — tancuri italiene pe Dunăre

Două tancuri italiene au început navigația pe Dunăre. Este vorba de primele două vase ale flotilei remorcherelor de tancuri, care au fost cumpărate de câtva timp de Societatea italiană de navigație pe Dunăre (SIND) din România și reconstruite. Ele se numesc „Milano" și „Torino". Celelalte vase, care vor face curse pe Dunăre, vor fi în curând terminate

INCĂLZIRE ECONOMICA CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSA DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETA, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLECT CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CARBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRATARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTA.

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 472.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

„SIND“ a dus deasemenea tratative cu armatorii din Budapesta în vederea construcţiei de tancuri fluviale moderne şi cumpărării, respectiv închirierii, remorcherelor fluviale încă necesare.

Proiectul unui canal dela Dunăre la Marea Adriatică

Presa croată şi cea italiană se ocupă actualmente cu discutarea proiectului unui canal dela Dunăre la Marea Adriatică. Canalul ar duce dela Vukoiar, pe valea Sawei până la revărsarea fluviului Cupa, de acolo la Ozalje, ajungând la Marea Adriatică la Buccari în apropiere de Fiume. Canalul va putea fi navigat de vase până la 1500 tone. Prin acest canal, drumul dela Hamburg la Suez s'ar scurta cu 3000 km.

Datoria spaniolă faţă de Italia. Ziarele italiene au publicat, nu de mult, în mod amănunţit, ceeace a făcut Italia pentru generalul Franco, în vremea războiului civil spaniol.

In anul 1940 s'a încheiat între cele două ţări un acord, fixând datoria Spaniei către Italia la $5^1/_2$ miliarde lire.

Această sumă Spania urmează s'o verse în 24 anuităţi.

JAPONIA

Noua organizare profesională a armatorilor în Japonia.

Organizaţia profesională autonomă pe care armatorii şi afretorii japonezi o creeaseră în 1937, cu ocaziunea intensificării transporturilor determinată de operaţiunile din China, făcuse loc, în Septembrie 1939, unui organism semi-administrativ destinat să întărească controlul Statului asupra navigaţiunii.

Profitând de vasta sa experienţă maritimă, d. Murata, preşedintele organizaţiei menţionate, a întreprins o reformă completă a sistemului de armament, când a intrat, în Noembrie 1940, în al doilea cabinet prezidat de d. Konoye, în calitate de ministru al transporturilor.

Noul organism rezultat din această reformă, numit „Uniunea Centrală a Controlului transporturilor“ cuprinde 96 membri aleşi dintre armatori şi afretori. Una din noutăţile acestei uniuni este împărţirea pe blocuri, sau pe secţiuni, pentru fiecare gen de vase: pacheboturi, tancuri, vase de mic tonaj şi, în fine, o secţie specială pentru vasele cu pânze.

Uniunea, a cărei constituire încă nu e stabilită în toate amănuntele ei, îşi propune să fixeze baremuri de afretare, şi să asigure o repartiţie echitabilă a beneficiilor între toţi membrii săi.

Intr'o adunare care se va ţine la Tokio, urmează să se dea o formă definitivă şi completă principiilor de funcţionare a noului organism al armatorilor japonezi.

PORTUGALIA

Lângă Lisabona s'a găsit un vechi vas de război

Cu ocazia construcţiei unui nou şantier în apropierea Lisabonei s'au găsit resturile unui vechiu vas de război. Scafandrii au scos două tunuri de fier lungi de trei metri. Se crede că este vorba de un vas de război englez, scufundat de flota franceză la începutul secolului trecut, în timpul războaielor napoleoniene.

SPANIA

Flota spaniolă de comerţ. Spania, a cărei flotă se ridica, în Iulie 1936, la 1.200.000 tone brute, posedă actualmente 775 vase de comerţ (fără a socoti şi vasele cu pânze), ceeace însumează un total de aproape 900 mii tone. Pierderile suferite în cursul războiului civil sunt mai mari decât rezultă din compararea cifrelor de mai sus, — constată ziarul spaniol „Ya“, cu data de 8 Martie, de oarece în tonajul actual sunt cuprinse aproape 150.000 tone de vase străine, luate sau capturate la acea epocă.

Din cele 300.000 tone cari se găseau în străinătate Spania urmează să mai ia în stăpânire 50.000 tone.

Opt vase spaniole se găsesc şi azi în stăpânirea U. R. S. S., iar altul este în Mexic.

De curând, au început negocieri spre a se mobiliza în porturile spaniole vasele unor ţări cari, fără să fie beligerante, şi-au pierdut suveranitatea, ţări ca Norvegia, Belgia şi Olanda, (reprezentând un total de 25.000 tone). Aceste vase vor fi destinate cabotajului.

U. S. A.

„Soarta Americei depinde de marina comercială“

Cu prilejul Zilei Marinei, preşedintele Roosevelt a adresat preşedintelui departamentului navigaţiei o scrisoare în care insinuează un fel de mesaj către poporul Statelor-Unite.

D. Roosevelt spune între altele că soarta Americei depinde de marina comercială. Ea este un factor decisiv pentru existenţa Statelor Unite ca naţiune liberă.

Vaselor, marinarilor şi lucrătorilor din şantierele de construcţii le revine în mare parte sarcina de a îndepărta de coastele Statelor Unite forţele cari au distrus Lumea Veche şi cari ameninţă în clipa de faţă Lumea Nouă.

Un număr considerabil de vase, având pe bord marinari ai Statelor-Unite, vor transporta prin apele deschise a şapte mări, material de război, care va contribui să nimicească ameninţările adresate popoarelor libere în toate părţile lumii.

Această scrisoare a d-lui Roosevelt a fost citită în şantierul de construcţii dela Washington cu prilejul sărbătorii Zilei Marinei.

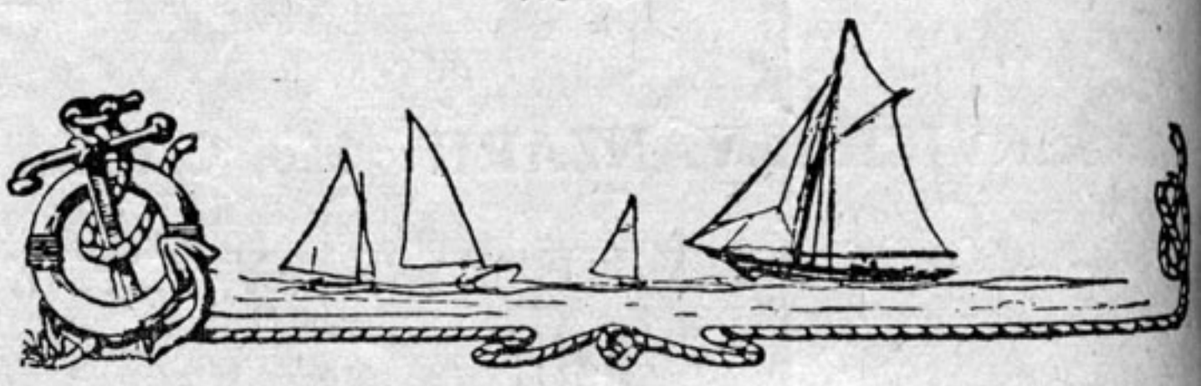
Cuirasatul american „Washington“ a fost pus în serviciu

Cuirasatul Washington, de 35.000 tone, a fost pus în serviciu.

Statele Unite dispun deci în prezent de 17 cuirasate.

Washington are un echipaj de 75 de ofiţeri şi 1.200 marinari.

El a fost pus în lucru pe şantier în Iunie 1937 şi a costat 70.000.000 dolari.



LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

...nă morală şi juridică

...Spiru Haret No. 6
...UCUREŞTI

...ia mântuirei noastre
...drumul Dunării spre
...a largă.

...L KOGĂLNICEANU

...NUL IV

Nr. 26

AUGUST

1941

EXERCIŢII DE STRÂNGEREA VELELOR PE „MIRCEA"

MAREA NOASTRA

PENTRU TINERET

Lei 5

ANUL IV. — No. 26 August 1941

MAREA NOASTRA PENTRU TINERET

ORGANUL DE PROPAGANDA PENTRU TINERET AL „LIGII NAVALE REGALE ROMANE"

REDACŢIA ŞI ADMINISTRAŢIA LA SEDIUL LIGEI NAVALE REGALE ROMÂNE

STR. SPIRU HARET, 6
BUCUREŞTI

Director: C-dor NEGULESCU AUREL

Inscris la No. 368 Trib. Ilfov
Telefon 5.71.08

CUPRINSUL:

Lt.-comandor *Marius Verbiceanu:* In patrulare . 434
Contr'amiral *C. Negru:* Din aspectele mării . . 436
Moş Delamare: Cu „Steaua" la drum 439
Moş Nostromo: A.B.C. marinăresc 442
Const. Muche: Constanţa-Londra-Hamburg . . 444
Lt. *P. Epureanu:* Săriturile de precizie . . . 446
Matz Mircea Dan: Campania „Mircea" . . . 448
T. Nineacă: Un alt caiac uşor 450

Din isprăvile marinarilor noştri

IN PATRULARE

Marina Română în luptă cu furtuna, cu barajele, cu flota şi aviaţia roşie

Pe frontul maritim, viteaza Marină Regală stă de veghe. Stă, este un fel de a vorbi, căci numai de stat nu poate fi discuţie. Ziua şi noaptea, pe calm sau pe furtună, sub focul avioanelor sau în vederea navelor roşii, dealungul litoralului sau la larg, prin portiţele propriilor noastre baraje, sau prin zonele periclitate de marina roşie, prin lansarea minelor derivante, navele noastre ies fantomatic din porturi şi îşi îndreaptă provele temerare către inamic pentru îndeplinirea misiunii lor.

Este o muncă, o încordare şi o punctualitate care nu poate fi apreciată la justa valoare, decât numai plecând în patrulare cu una din navele noastre.

Cu toate că sunt prieten bun cu marea şi cu vaporul, am plecat în patrulare.

Bate ora 11,30. Trei lovituri de clopot pe canonieră, vesteşte pe şeful de cart că mai este o jumătate de oră până la ora ieşirii la larg în patrulare, pentru a înlocui canonierele aflate deja pe mare.

In port este un întuneric de iad. Cheul silozurilor pare un decor de teatru, pe care se proectează cuburile de cărbune ale giganticilor clădiri.

Portul e pustiu şi straniu ca un colţ de oraş antic. Nu se aud decât paşii cadenţaţi ai sentinelei dela mal, care suna lugubru pe lespezile de piatră depe marginea cheiului. Ofiţerii şi echipagiul canonierei se odihnesc. Dar pe comandă stă ofiţerul de cart, iar pe punte se plimbă maşinal şeful de cart. Timonierul îşi scrie jurnalul lui, în postul de sub spardec.

Afară furtuna se rostogoleşte cu sgomot, vaiete şi bubuituri de valuri continui ca un cataclism deslănţuit.

Plouă cu găleata. Săgeţile de apă biciuesc totul în cale şi bolborosesc pe pietrele digului, pe punţile navelor şi plescăe în apa mării, prefăcută într'un cazan în clocot. E o urgie dantescă în cer, pe apă şi pe pământ.

Timonierul se uită la ceas. Este 11,45. Iese de sub spardec şi se prezintă la şeful de cart, care stă sgribulit în manta, cu bonetul lui pescăresc de ploaie, pe cap, în uşa bucătăriei. E ceva mai adăpost acolo.

— Trăiţi don' sergent, e ora 12 fără un sfert.

— Anunţă pe d. ofiţer de cart şi pe d. ofiţer secund.

— Am înţeles.

Timonierul pleacă grăbit, orbăcăind prin deluviul de ploaie şi prin besna opacă, să execute ordinul.

Ofiţerul de cart, care stă în camera de hărţi, pe comandă, la apariţia şi raportul timonierului, face un gest evaziv din cap:

— Bine, scoală echipagiul şi anunţă pe d. ofiţer secund.

Timonierul coboară sub punte pe sala din careu, se opreşte la uşa unei cabine, bate discret şi anunţă pe un ton confidenţial şi îngrijorat:

— Să trăiţi don' ofiţer secund, e ora 12 fără un sfert. Mai e un sfert de oră, până să se dea la posturile de plecare.

Se aude un sforăit, apoi mişcarea unui corp omenesc în aşternut şi un căscat prelung:

— M'da. Anunţă pe domnul comandant.

Timonierul şi-a făcut pe jumătate datoria. O şterge să anunţe şi pe comandant. Deodată o siflee îl chiamă din nou. E şeful de cart care fluieră:

— Taa-ti-ta-tii!

Asta înseamnă: timonierul alergător la ordin.

— Ordonaţi don' sergent.

— Fugi şi scoală echipajul.

Timonierul o întinde spre prova. Echipajul doarme în cazarma din prova, somnul binemeritat, căci după trei săptămâni de tăvăleală, ziua şi noaptea, în goana după mine, după baraje, după susbmarine fantome sau reale, după mine derivante sau după nave roşii, are tot dreptul legitim să se odihnească şi el. Şi câţi se odihnesc? Numai o jumătate, căci serviciul se face pe borduri, adică jumătate din echipagiu doarme îmbrăcat la posturile de luptă. Şi cât doarme? Trei, patru ore pe noapte, dacă le apucă şi pe alea, căci oricând poate răsări câte un avion sau câte o alarmă, sau câte un ordin extraurgent şi atunci, la posturi băiete, mola pupa, vira ancora şi pe drum înainte. Aşa e viaţa marinarilor de război.

Clopotul de bord bate patru duble.

Sifleea şueră prelung: echipaj la posturile de plecare.

Deodată vasul fantomă se anină ca la atingerea unei baghete magice. Se aud tropăeli, alergături şi sgomote pe punte. Echipagiul, în şir de fantome negre, aleargă la posturile de plecare. Secundul trece la prova la manevra ancorei. Ofiţerii se duc la diferitele manevre dela pupa şi din borduri, iar comandantul anunţat cu cinci minute înainte de timonier, se suie agale pe comandă, cu ţigara în gură. Odată cu el mă urc şi eu pe comandă.

Comenzile se succed una după alta:

— Fila pupa! Vira ancora, mola pupa. Incet înainte.

Secundul dela prova indică prin megafon poziţia ancorei:

— Lanţul drept în jos. Ancora s'a smuls. Ancora la pic. Ancora sus.

Astfel, manevra de plecare fiind gata, comandantul ordonă ofiţerului de cart: jumătate viteză, iar către timonierul dela cârmă: vino uşor la stânga,

mai la stânga, drept aşa. După aceia împinge telegraful dela maşini: pe drum înainte.

Astfel canoniera ieşind din port pe lângă farul Regele Carol I îşi luă drumul către braţul Sf. Gheorghe.

Abia scăpată dintre scuturile cheiurilor şi îndată ce îşi luă drumul către Nord, canoniera începu să dea nişte bande colosale, lunecând printre valuri ca un marsuin.

Marea era extrem de agitată. Bordul de cart era la postul său gata de a executa întocmai ordinele comandantului. Timonierul dela cârmă ţinea drumul indicat de comandant; Nord 10 grade Est, adică să navigăm astfel încât să ieşim spre ziuă la 5 până la 10 mile Est de Sf. Gheorghe. Uşoara canonieră se balansa cu o graţie de baletistă. Avem vânt dela Nord Est adică din prova tribord. Vasul se înclina mai mult spre stânga şi părea că n'are poftă să mai revină la verticală. Motoarele duduiau înfundat. Vasul balansa irezistibil. Abia puteam să mă ţiu de balustrada dela comandă.

— Comandante, încotro mergem?

— Dragă domnule Comandor, mergem să ne îndeplinim misiunea.

— Şi care, mă rog, este misiunea Dvs?

— Misiunea noastră este multiplă şi variată. Suntem vas patrulă şi navigăm zi şi noapte dealungul coastei pentru a descoperi vreun caiac roşu pentru a-l scufunda.

Mai suntem şi vas de dragaj pentrucă avem misiunea să pescuim orice mină întâlnită în drum sau să explodăm deasupra ei.

—Dar dacă, să zicem, caiacul roşu e mai puternic decât canoniera voastră?

— Atunci tragem la salve până l'om scufunda, sau ne scufundă el. Cred însă că în noaptea asta este exclus aşa ceva, nu vedeţi ce-i afară?

In adevăr, între cer şi apă era un iad. Marea era mai întunecată decât cerul şi cerul mai negru decât păcura. Ploaia bântuia cu furie. Vasul se înclina aproape 45 de grade într'un bord şi când venea înspre babord mi se părea că n'o să mai revie niciodată la poziţia sa normală. Vântul suera lugubru prin sarturi ca printr'un adevărat cimitir. Motoarele duduiau din greu. Pe bord nu licărea absolut nici o lumină. Timonierul dela cârmă se lupta din răsputeri cu roata cârmei. Abia putea ţine la drum. Câţiva marinari din bordul de serviciu se ascundeau spre pupa pentru ca să fileze. A fila înseamnă pe limba marinarilor a deborda.

— Dragă comandante, ce evenimente mai însemnate ai avut în ultimul timp?

— Ia, mai nimic, afară de scufundarea Moscovei, Dumnezeu s'o ierte.

— S'o ierte şi pe ea şi pe anonimul ei.

— ...şi de înnecarea aproape sigură a celor două submarine roşii de către torpilorul „Năluca“ şi de către trei vedete rapide. Incolo, nimic nou pe frontul de Est.

Comandantul se uită la busolă şi se adresă timonierului:

— Ia vezi, mă băiete, că-ţi scapă cârma spre babord. Fii atent, ţine la drum.

— Am înţeles domnule comandant.

Apoi adresându-se mie:

— A da! Uitasem. Am avut un mic episod, destul de mărunt care se întâmplă în fiecare zi pe fronturile de luptă.

— Ce episod?

— E, nu e cine ştie ce; un post de observaţie şi de pază dela punctul X, a doborît un hidroavion inamic.

— Ce unitate aveţi la punctul X?

— Avem acolo două mitraliere cu armamentul lor şi o grupă de infanterie de marină care face paza litoralului.

— Şi cum s'a întâmplat doborîrea hidroavionului?

— Cum să se întâmple. Foarte simplu. Avionul a apărut dinspre Nord-Est, s'a apropiat de X şi marinarii noştri au armat mitraliera, au început să tragă şi dintr'odată — buf! — hidroavionul s'a prăbuşit în apă. Asta a fost tot.

Foarte simplu şi asta a fost tot. Par'că nu s'ar fi întâmplat nimic, Nimic nou pe frontul de Est.

— Dar ia ascultă comandante, cam pe la ce oră ajungem la Sf. Gheorghe?

— Cred că pe la trei spre patru dimineaţa vom fi acolo, dacă nu se va întâmpla nimic până atunci.

Mijea de ziuă. Bordul de cart era la posturile lui. Aparatul de dragat (de cules mine) era gata de lansat. Ofiţerul de cart fuma liniştit dintr'o pipă lungă, lângă noi.

Deodată, se aude o voce puternică prin megafon, din prova.

— O mină derivantă în vedere la prova babord!

Atâta ne mai trebuia. Pe-o asemenea furtună să fim şi aruncaţi în aer. Doar aşa putem scăpa de furtună. Frumoasă perspectivă.

Comandantul ordonă imediat:

— Stop maşinile. Pe drum înapoi. Puneţi proectorul din prova. Stop. Armarea bărcii de salvare. Maestrul miner cu echipa lui să intre în bărci şi să aducă mina la bord.

Uşor de zis să aducă mina la bord, dar cum execuţi aşa ceva pe un asemenea uragan? Totuşi s'a executat. Armamentul bărcii s'a căţărat la gruie, a intrat în barcă cu colacii de salvare la brâu. Cu chiu cu vai barca s'a coborît până aproape de creasta valurilor înfuriate şi minune, ramele au început să se lupte cu valurile şi să se îndrepte către prova. După o luptă titanică şi după sforţări supraomeneşti, mina a fost îmbarcată la bord, dezarmată şi făcută inofensivă.

Mi-am făcut o cruce mare în gând şi mi-am zis: Bine că am scăpat şi de data asta cu faţa curată.

— Ia ascultă comandante, aşa ceva ţi se întâmplă des?

— Aproape zilnic. Ba o mină prinsă, ba una încurcată în sârma de dragaj, ba un atac de avioane în zorii zilei, ba un cadavru plutind pe apă pe care observatorii noştri îl iau drept cine ştie ce.

— Ce fel de cadavru? De-al nostru?

— Da de unde. Noi n'am avut nici un înnecat până acum. Pescuim numai cadavre bolşevice.

— De ale Moscovei?

— De ale lui Stalin. Poate că i-o veni şi lui rândul.

— După câte victime are la activul lui, cred că şi-ar merita soarta.

— Să dea Dumnezeu.

N'apucai să termin ultimul cuvânt şi deodată, timonierul de veghe din gabie, strigă prin megafon:

— Avioane şi nave inamice în vedere la prova tribord!

— Haiti! Deacum să te ţii!...

Comandantul calm şi nemişcat ca o statuie, comandă:

— Echipaj la posturile de luptă!

Aşa se petrece la marină în războiul sfânt al Crucii contra anticriştilor. In biruinţă ca şi în moarte, cu flamura sus la catarg.

Lt.-C-dor VERBICEANU MARIUS

(Unirea)

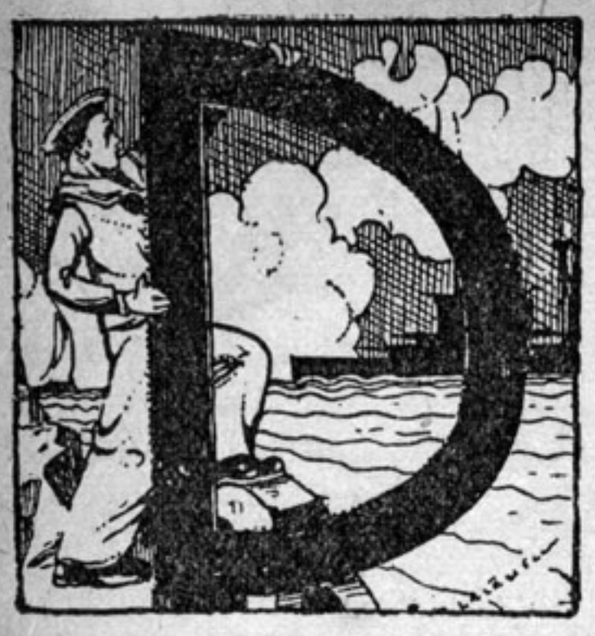
Cum au fost distruse două vedete ruseşti în faţa Vâlcovului

Căpitanul Ghimpeţeanu, comandantul unei companii de pe poziţie, povesteşte cum au fost distruse de tunurile noastre două vedete ruseşti.

— Vineri noapte, pe la ora 3 şi jumătate, treceau de la deal dinspre braţul Solomonova, mai multe vedete ruseşti şi monitorul „Udarnic“. Inainte de a ajunge în dreptul nostru, ei au deschis focul cu mitralierele şi tunurile lor, trăgând cu proectile luminoase. Cum aveam instrucţiuni precise să se tragă în orice vas inamic care ar trece pe Chilia, am dat ordin şi am deschis şi noi imediat focul, cu toate tunurile asupra lor. Câteva ghiulele au lovit în plin o vedetă ruseasscă. Una din ele a rupt lanţul cârmei, alta a lovit rezervorul de benzină de la prova. Vedeta a luat foc. Nu se făcuse ziuă şi flacările luminau toată Dunărea. Cum a fost incendiată vedeta, ruşii au sărit în apă, salvându-se spre malul lor, aşa încât, rămasă fără echipaj şi fără cârmă, dar cu motoarele mergând într'una, vedeta a fost luată de curentul apei şi a eşuat pe malul nostru, ceva mai la vale, spre noi.

Maşinile ei au mers încontinuu până la 12 ziua, când, probabil, terminându-se combustibilul, s'au oprit. Pe la la ora 7, când în faţă încă ardea, ne-am apropiat cu o lotcă cu gândul să ne urcăm în vedetă. Dar în acel moment, focul ajungând la magazia cu muniţii, cartuşele şi proectilele din ea au început să explodeze. Am aşteptat la mal, lângă un tun al nostru, să se termine

(Urmare în pag. 441)



...in aspectele Mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor

de Contr'amiral
C. NEGRU

SERGENT DAR... COMANDANT

Brânzilă, — numele nu a mai avut nevoe de poreclă, era sergent, şeful — comandantul deci, — al şalupei *„Rândunica"*. Dacă „Rândunica" era tot cea din 1877, — Brânzilă o comanda din 1914. Şi dacă în războiul Independenţei „Rândunica" dăduse la fund un monitor inamic, cu o torpilă în vârful unei prăjini, — în războiul de Intregirea Neamului i-a fost dat să încerce aceiaşi ispravă cu o *torpilă automobilă.*

Las deoparte peripeţiile atacului, — e altă poveste, cum ar zice Kipling. Aflaţi doar că ordinul de sus era clar: după atac, şalupele, de vor scăpa, — erau trei, — se vor întoarce spre malul românesc dela Ramadan, unde se vor părăsi de echipaje.

Ordinul e ordin: după atac, şalupele şi-au înfipt boturile în mal, iar echipajele au pornit după ofiţerii ce au condus atacul, spre Giurgiu. Ce se petrecea în inimile fiecăruia, e lesne de înţeles. Nimic mai dureros decât părăsirea navei, oricât de mică ar fi. Nu rare sunt cazurile când comandantul preferă să se ducă la fund cu nava lui, decât să o părăsească. Din stofa aceasta fusese croit şi sergentul Brânzilă. El nu putea admite să trăiască şi „Rândunica" lui să zacă pe mal, singură, pradă obuzelor, fără el la bord. Şi atunci, cu lacrimi, dar şi cu foc în glas, se apropie de mine şi mă rugă să-l las să se întoarcă înapoi, fiindcă se încumetă să-şi ducă *„Rândunica"* la adăpost în bazin.

Mi-am dat seama de lupta sufletească din el, ştiam şi ce destoinic este şi pe răspunderea mea, i-am îngăduit cererea. Intors la şalupă, împreună cu alt sergent, *Patrichi,* care era mecanic, nu o mai găseşte la mal, ci luată de curent şi proptită în sălcii, luminată de proectoarele monitoarelor dela Rusciuk. Brânzilă sare în apă, ajunge înnot, dar când să pornească... nu se pricepea la maşină. Mecanicul, nefiind înnotător, rămăsese pe mal. După sfaturile lui, deschise un robinet, umblă la o valvulă, şi *„Rândunica"* o luă încet la vale, spre mirarea celor de dincolo, care, în zăpăceala atacului, nici nu ştiau că au de afface tocmai cu cine le trimesese torpila plocon.

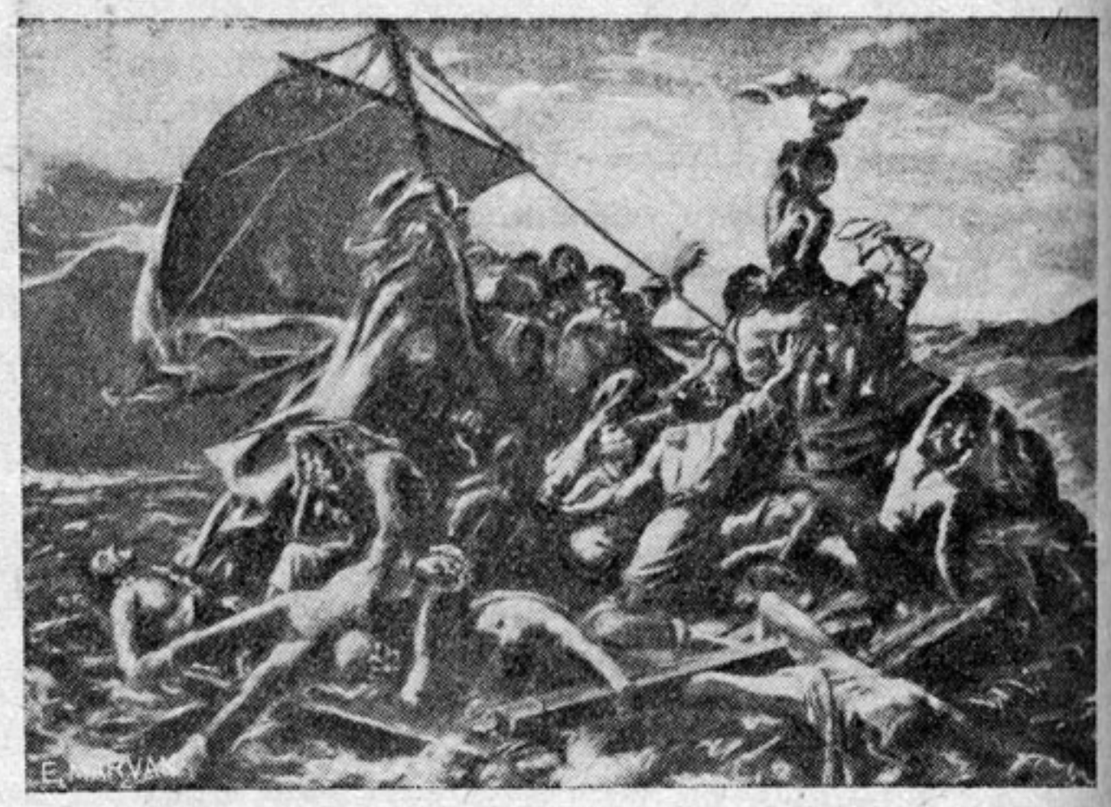
Cu mecanicul pe mal, ca sfătuitor, Brânzilă reuşi să ducă şalupa *lui* în bazin şi după ce o dete în primire paznicului, ne ajunse din urmă, fericit, radios. Mai târziu, tot el reuşi să o strecoare dela Giurgiu până la Flămânda, unde „Rândunica" dădu mare ajutor.

Dacă am reamintit isprava lui Brânzilă, este că ea dovedeşte, chiar la oamenii noştri din popor, fără şcoli sau academii navale, simţiminte la fel cu cei ce se fălesc cu veacuri de viaţă marinărească şi cu înalte studii. Indrăzneala, curajul, era ceva obişnuit, — dar hotărîrea lui de a nu se despărţi, de şalupa lui, cât e în viaţă şi cât timp se mai poate face ceva, se mai poate încerca, cu orice risc, salvarea, aceasta iese din comun şi nu m'am putut opri de a o da în vileag, ca o mărturie din ce material e plămădit sufletul poporului nostru.

Moş Delamare

PLUTA MEDUZEI

In ziua de 2 Julie 1816, nava franceză „Meduse" trimisă de guvernul francez al Restauraţiei să ia în primire colonia Senegal, pe care tratatul din 1815 o restituie Franţei; din cauza incapacităţii căpitanului Duroy De Choumareux, un emigrant, improvizat comandant, Meduse eşuiază pe bancul Arguin, la 40 leghe de coasta Africei. 149 naufragiaţi se refugiază pe o plută construită în grabă şi cu mijloacele bordului. După 12 zile de agonie pluta a fost zărită de brickul Argus, care luă la bord 15 nenorociţi muribunzi; ceilalţi s'au înnecat, iar parte din ei au fost mâncaţi de cei rămaşi în viaţă pe plută. Acest naufragiu a inspirat lui Géricault capo d'opera picturală cunoscută sub numele „Pluta Meduzei". Artistul a ales momentul dinaintea salvării. La piciorul catargului improvizat, cei din urmă supravieţuitori s'au îngrămădit; Coréeard şi el



Celebrul tablou a lui Gericault: „Pluta Meduzei".

dintre naufragiaţi şi care a publicat relaţia naufragiului, cu braţul întins arată chirurgul Savigny şi mateloţilor un brick care apare la orizont; un bătrân ţine pe genunchiul lui cadavrul copilului lui. Această capo d'operă, remarcabilă prin compoziţia ei savantă, prin realismul expresiilor, prin coloritul viu, n'a fost înţeleasă la apariţia ei. Pictorul n'a putut s'o vândă şi s'a dus cu ea în Anglia.

După *Larousse*

CU MOARTEA 'N BRAŢE

In homerica luptă dusă de noi, cei fără scule, trebuia să ne servim şi de mătănii de mine pe care să le înşirăm deacurmezişul Dunării, spre a stingheri drumul navelor inamice. Mina e însă o armă capricioasă: uneori face explozie chiar în braţele celui care o mânueşte.

După o a treia explozie, de acest fel, a trebuit să demontăm toate minele, spre reexaminare. Sergentul Iacob, stând pe o buturugă, ţinea între genunchi mina, cu braţul stâng o proptea de piept şi cu dreapta o deşuruba, făcând aceiaşi operaţie ca cei cari săriseră în aer cu mină cu tot. La câţiva paşi de el, stam rezemat de un pom, urmărind periculoasa operaţie. Intr'un moment, sergentul se opreşte şi mi se adresează:

— De ce nu staţi mai departe, domnule comandor? te pomeneşti că face şi asta explozie şi vă curăţă şi pe Dumneavoastră.

Să stai cu moartea în braţe, să ştii că e moarte şi totuşi să nu te gândeşti la tine, ci la comandantul tău! Ce poate fi mai sublim?

Moş Delamare

DOUĂ EROINE LA MARE

In ziua de 24 Aprilie 1855, ora 9 dimineaţa „Croesus“ vapor englez, comandat de căpitanul Giovani Hall, pleacă din Genova cu 270 soldaţi, 37 ofiţeri italieni şi provizii pentru armata care lupta în Crimeea contra Rușilor. Marea era liniștită, cerul senin şi călătoria începută în bune condiţii se continuă 5—6 mile fără nimic suspect; dar către ora 10, un fum neobişnuit se observă la vapor, iar flăcările care ţâşneau pe coşuri arătau că depozitele de cărbuni s'au aprins. Pompele de incendiu au fost puse în funcţiune, se taie puntea în dreptul depozitelor pentru a se uda mai uşor cu apă, toate mijloacele bordului şi munca personalului pentru a localiza focul au fost însă zadarnice. Incendiul care mocnise se întinse repede şi ameninţător, fără putinţă de a-l stânjeni. Atunci căpitanul recurse la ultimul mijloc de salvare oamenilor îmbarcaţi. Dădu bărcile la apă, forţă maşina cât mai tare şi îndreptând vasul către ţărm, îl trânti pe uscat într'un loc care i se păru mai lipsit de stânci periculoase. Focul continua să mistuie: pânzele, vergile, corpul vasului; catargul din prova, sarturile, totul era în flăcări. Printre norii de fum, limbi de foc ţâşneau în lungul corpului vasului; totul era o vălvătae de flăcări. Se începe îmbarcarea: întâi soldaţii cu ofiţerii lor, apoi marinarii bordului, apoi ofiţerii vasului şi cel din urmă, cum era datoria lui căpitanul. Abia îmbarcaţi în bărcile vaporului, catargele căzură, puntea aprinsă se prăbuşi, totul nu mai era decât un schelet înegrit de fum şi arzând. Plaja la coastă, era cam pustie, rarii locuitori erau departe, cei puţini ce se găseau prin casele lor alergară însă în ajutor. Două femei (două surori) ce se găseau în căminul lor, una preparând mâncare pentru ai casei, cealaltă alăptându-şi copilul, când văzură nenoricirea se repeziră la ţărm, deslegară o barcă, săriră în ea şi rămară până la vapor, unde începură să salveze din soldaţii naufragiaţi. Cum se întâmplă des, în astfel de împrejurări, instinctul de conservare îi făcură să se îmbulzească atât încât răsturnară bărcile, căzând în mare toţi cei ce se salvaseră în ele. Cele două femei se răsturnară şi ele. Caterina, leşinată fu salvată de un soldat, iar de rochia Mariei se agăţară mai mulţi naufragiaţi, încât fu trasă la fund şi se înnecă împreună cu ei. După trei zile marea aruncă la mal cadavrul Mariei, mamă a cinci copii. Actul ei de virtute şi sfârşitul ei tragic sunt reamintite pe o lespede funerară ce se vede în Palatul Primăriei din Genova.

După *Daniele Morechino*

MAI TARI CA JAPONEJII

Se proslăveşte vitejia poporului japonez. Este îndreptăţită această proslăvire. In nici-o ţară din lume nu s'au citat cazuri ca al mareşalului Noghi, care, la moartea mikadoului, şi-a făcut harakiri, ca să-l servească şi pe lumea cealaltă, cu acelaş devotament ca în viaţă.

Dar nu numai bărbaţi, ci şi femei japoneze, mame ori logodnice, şi-au făcut harakiri, ca fiii lor să nu se mai gândească la cei dragi dela uscat, ci să meargă la moarte pentru ţară şi mikadou.

Printre altele se ştie că Japonia a construit câteva submarine-miniaturi, în cari nu se poate îmbarca decât un singur om, care să le ducă până la inamic, şi să moară odată cu el şi cu submarinul, bineînţeles. Am putea spune un fel de om-torpilă, voluntar al morţii.

Dar nici ostaşul nostru nu e mai prejos de cel japonez. In războiul cel mare, ştiţi că am intrat cu mult suflet, dar cu scule puţine.

Torpilele noastre de pe Dunăre, de model ultravechi, nu băteau mai mult de 2—300 metri, în loc de 5—6.000 metri şi nu aveau giroscop, care să le menţină în drumul lansării dela mal spre navele inamice. Terminau aerul înainte de a ajunge la duşman, sau o luau razna.

Stând de vorbă cu oamenii mei, căci ştiau cum sunt adevăratele torpile automobile moderne, *trei*, — nu mai puţin de trei, din cinci câţi aveam, — s'au oferit să facă ei pe „giroscopul“.

— Ne urcăm călare pe torpilă, domnule comandant, şi cu picioarele în apă, le ţinem pe drum până la inamic şi... dracu l-a luat. Nu mai scapă unul!

Retragerea generală nu a dat răgaz celor trei voluntari să meargă la moarte, aşa cum doreau.

Spuneţi, nu-l bate Românul şi pe Japonez, prin sfidarea morţii, când e vorba de Ţara lui?

Moş Delamare

PE CORABIE

Calm în mijlocul oceanului

De zece ori soarele a făcut înconjurul pământului şi vântul n'a încetat... Insfârşit s'a potolit, şi o liniște adâncă urmează, dar care ţine zile şi săptămâni, durează, şi nu şti când se va sfârşi. Marea, până aci straşnic frământată de vânt se sbate încă multă vreme, şi numai pe nesimţite şi după mult timp unda ei se potoleşte, iar corabia, ca legată cu lanţuri, aşteaptă o boare cât de slabă, care să-i umfle pânzele, de 100 ori întinse şi de 100 ori căzute leneş în lungul catargelor. Cerul, cu un orizont nelămurit în care vederea nu prinde decât un gol adânc şi şters; tăcerea şi imensitatea, iată ce aşteaptă pe marinar în această tristă şi fatală liniște de calm. Descurajat şi împietrit de spaimă marinarul cere lui Dumnezeu să-i dea mai mai bine o furtună, decât calmul cu cerul de aramă şi liniştea lui de mormânt. Zilele şi nopţile se scurg într'un repaus de cimitir. Soarele a cărui strălucire creşte pe măsura înălţării lui spre Zenit şi care trezeşte natura şi face să se învioreze pământul; stelele, de a căror scânteere se bucură marinarul când le priveşte ca pe niște briliante înfipte pe bolta cerească; cristalul apelor, pe care îl privim cu atâta plăcere de pe ţărm, când în el se reflectă lumina şi albastrul bolţii cereşti, nu mai dau decât un spectacol funest; şi tot ce în natură anunţă pacea şi bucuria, pe calmul prezicător de moarte dă numai frică şi teroare. Proviziile încep să se împuţinezе şi se împart cu sgârcenie. Raţia se reduce şi simţi că cu cât resursele se micşorează, cu cât isvoarele de viaţă se secătuesc, cu atât fizicul îşi creşte şi mai mult nevoile. Lipsei de hrană îi urmează foametea, care dacă la uscat e un flagel grozav, e de mii de ori mai teribil pe întinsul nesfârşit al oceanului, pentrucă la uscat, speranţa mai poate să-ţi înşele durerea şi să-ţi susţie curajul, dar în singurătatea mării, înconjurat de neant, omul nu mai are nici iluzia care să-i îndulcească disperarea; distanţa ce-l desparte de orice ajutor, e pentru el ca un abiz de netrecut; gândul şi dorinţele se pierd, cea mai mică speranţă nu mai încolţeşte în sufletul lui. Cele dintâi accese ale foamei, pe navă, încep să se simtă printr'o alternativă de durere şi de mânie, în care nenorociţii întinşi pe punte, cu mâinile către cer imploră cu o tânguire ce-ţi face milă şi durere, sau pierduţi, furioşi, fugind dela prova la pupa, se roagă ca moartea să puie mai repede sfârşit suferinţii lor.

După *Jean Francois Marmontel*

GULF STREAMUL

Din golful Mexicului isvoreşte şi-şi face drum prin strâmtoarea peninsulei Florida o vână imensă de apă caldă, adâncă de 300 metri şi lată de 80 km., cu o viteză de 14 km. pe oră, şi pe care comandantul Maury a botezat-o cu drept cuvânt, „un fluviu în mijlocul oceanului“. Pe cele mai mari secete el nu seacă, iar pe marile inundaţii nu se revarsă peste ţărmurile lui. Malurile şi patul lui sunt formate de apa rece a Oceanului, între care curg apele lui calde şi albastre.

Nicăeri în lume nu există un curent de apă atât de impunător; e mai repede ca Amazonul, mai năvalnic ca Missisipi şi toată apa acestor două mari fluvii nu e decât a mia parte din volumul lui. La ieşirea din golful Mexicului, fluviul se aruncă în Atlantic, păstrându-şi pe o lungime de peste 5000 km. nealterată apa lui albastră, între apele verzi ale Oceanului;

şi pe care navigatorul poate să-l urmărească cu termometru, care arată în tot acest lung drum, o diferenţă de 13—15 grade între apa lui mai caldă şi ţărmurile lui formate din apa Oceanului. Gulf Streamul îşi continuă scurgerea lui rapidă până pe bancurile dela Terra-Nova; dar în acest punct el e isbit cu putere de un curent de apă îngheţat, care se scoboară dela pol şi pe care la anumite epoci plutesc masse enorme de munţi de ghiaţă. Apele lui calde topesc aceşti munţi şi lasă să cadă în fundul Oceanului stâncile pe care aceşti munţi îngheţaţi le-a rupt din coastele hyperboreene, stânci ce se grămădesc, se cimentează, şi ridică încet încet fundul oceanului, formând munţi sub apă, care cu timpul vor apărea la suprafaţă ca insule; aşa s'au format bancurile dela Terra-Nova. Şocul teribil al curentului glacial rupe curentul Gulf-Streamului, dar braţele despărţite din el îşi continuă rolul lor binefăcător: unul din braţe continuă spre Nord-Est, păstrându-şi atâta căldură şi forţă, ca să topească gheţurile de pe coasta Islandei şi a Norvegiei, şi asvârlă pe aceste ţărmuri trunchiuri de arbori din pădurile ecuatoriale de unde a luat naştere, şi care formează singura provizie de combustibil, pe care o au aceste ţări, încremenite de frig. Un alt braţ al curentului înconjoară insulele britanice şi le încălzeşte, încât poate să crească pe ele floarea de mirt, întreţine viaţa arborilor şi a câmpiilor totdeauna verzi şi fără de care Scoţia ar avea clima Labradorului şi a Siberiei, ţări care deşi situate pe aceiaşi latitudine, au în timpul ernii o temperatură mijlocie de 20° sub zero. Un al treilea braţ intră în Marea Mânecii şi încălzeşte coasta de Nord a Franţei, aşa că la Cherbourg şi Saint Malot este în timpul ernii o temperatură mai dulce ca a Lombardiei.

Nu e rar, ca iarna să nu îngheţe apa pe litoralul Bretaniei; smochinul să dea fructe din abundenţă, iar trufandalele din Roscoff sunt cunoscute în toată lumea, mulţumită Gulf Streamului. Insfârşit fluviul pierzându-şi căldura şi tăria răcoreşte coastele Portugaliei şi ale Africei Occidentale şi se îndreaptă spre insulele Capului Verde, unindu-se cu curentul equatorial, cu care se întoarce în locul de unde a luat naştere.

După *H. Riche.*

FOCUL SFANTULUI-ELME

Acest fenomen se datoreşte descărcărilor electricităţii atmosferice şi se manifestă prin nişte egrete luminoase, care se văd câte odată la capul vergelor şi în vârful catargelor sau filamentelor cordajelor. Focul se mai cheamă şi „Castor şi Pollux“ şi de acest fenomen se leagă şi idei superstiţioase ca: era odată un căpitan de corabie, care găsi pe mare un naufragiat, care rătăcea în voia valurilor pe o barcă fără cârmă şi fără vele. Il luă la bord, îl îngriji cât putu mai bine şi îl debarcă la uscat. Naufragiatul ăsta era Sfântul Elme, care când se văzu pe uscat, scăpat şi sănătos, întrebă pe căpitan ce-i datoreşte pentru că l-a scăpat şi l-a hrănit la bord.

— Nu-mi datoreşti nimic, îi răspunse căpitanul; ceeace am făcut a fost pentru dragostea ce am de Dumnezeu şi aşa trebuie să facă orice marinar. Dar, mi-ai spus că eşti un Sfânt şi ştiu că sfinţii fac minuni, fă o minune ca să-mi arăţi că ce ai spus este adevărat.

— Pentrucă nu vrei bani, îi spuse Sfântul, am să-ţi arăt recunoştinţa mea făcându-ţi un mare serviciu. Când furtuna se va isca la orizontul mării, am să-ţi trimit un foc, care să te anunţe pe tine şi pe ceilalţi marinari şi când vei vedea focul ăla în vârful catargului, ori la capetele vergelor, să fii atent şi să-ţi iei măsurile necesare, căci va fi furtună. După asta, Sfântul Elme, ură căpitanului drum bun, noroc şi belşug şi se urcă la cer în văzul marinarilor. De atunci căpitanul a avut numai călătorii fericite, mulţumită focului care i-a anunţat furtuna, şi care se arată tuturor marinarilor pe mare, şi îi vestesc de timp rău care se va isca.

Alţii îl istorisesc în altfel. Aşa M. Petri în studiul asupra meteorologiei siciliene spune că: era odată în Calabria un pustnic numit Sf. Elme, care trăia din cerşit, şi toată lumea îi dădea câte ceva. Intr'o zi fratele lui muri, şi îi lăsă 7 fii, în cea mai neagră mizerie şi pe care Sfântul Elme îi luă cu el. Dar din acel moment, nimeni nu-i mai dădea nici o pomană. Sf. Elme ruga mereu pe Dumnezeu să-l ajute, când apăru în faţa peşterei în care trăia un uriaş cu un felinar în mână, şi-i spuse că e trimis de Dumnezeu ca să-l ajute cu ajutorul ăstui felinar. Sfântul Elme îngenunchie mirat de acest straniu ajutor. Uriaşul era Sfântul Christophe, care îi spuse că dacă o aprinde felinarul pe mare, în nopţile întunecoase şi pe vreme rea, o să facă lumină şi marinarii în pericol vor fi astfel ajutaţi, iar lui o să-i meargă bine. Sfântul Elme făcu aşa cum i-a spus, înfipse felinarul pe o stâncă mare, şi din acel moment se întorcea totdeauna cu sacul plin de daruri. „De atâtea secole de când a murit Sf. Elme, ori de câte ori marinarii se roagă la el, el se suie în cer cu felinarul aprins şi-i scapă dela naufragiu.

Alţii spun că Sfântul Elme era un călugăr sicilian, şi că pe timpul unui uragan s'a îmbolnăvit şi murind promise marinarilor care ar fi în pericol, că le va apărea el, şi îi va salva.

După moartea lui a apărut lumina în vârful catargelor şi la capul vergelor şi i s'a dat numele de focul Sf. Elme“.

Legende, credinţe şi superstiţii la mare
Paul Sébillot

MICII LUPI DE MARE

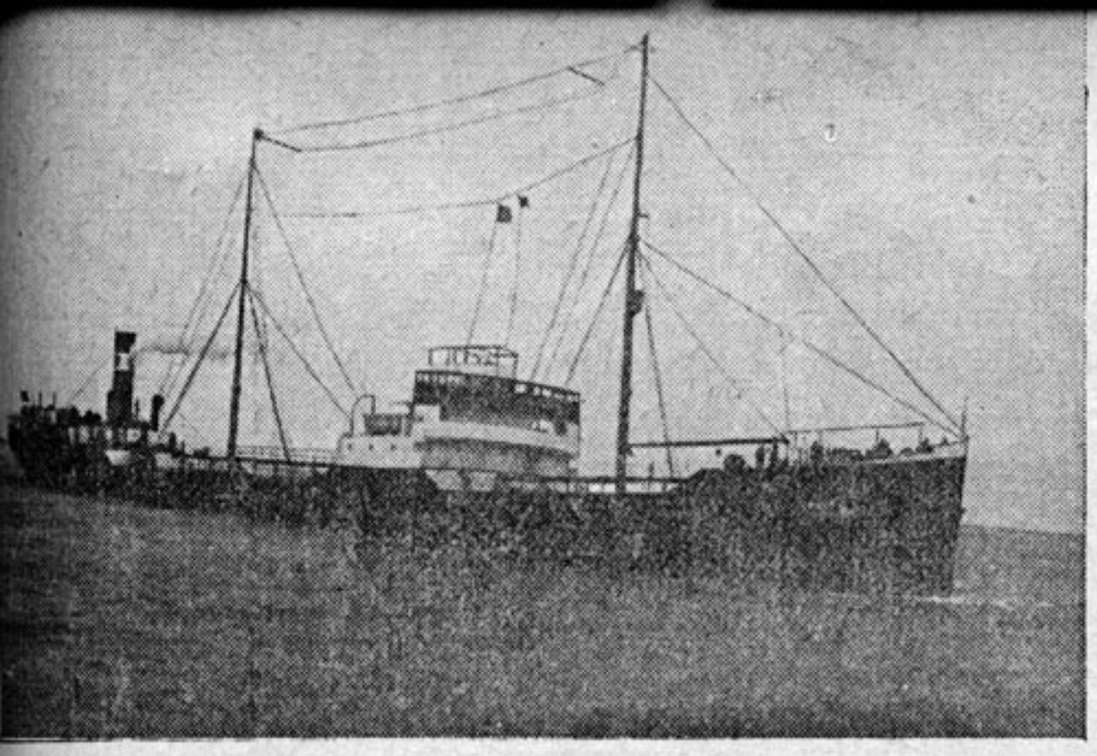
Copiii marinarilor bătrâni, sunt şi ei ca şi părinţii lor, adevăraţi „lupi de mare“ (marinari desăvârşiţi). Cu beretele înfundate pe urechi până la gât, pentru ca mugetul vântului încărcat cu stropi de apă, să nu-i ude până la piele şi să nu-i asurzească. Imbrăcaţi cu hăinuţe de lână groasă contra frigului şi umezelii, cu mondirul şi cu pantalonaşii împeticaţi, croiţi din hainele vechi ale tatălui; sufletul simplu, curagios şi răbdător, e din acelaş aluat ca al părinţilor lor. Aşa s'au născut, cu inima curată şi mare. Cine le-a făcut-o?. După Dumnezeu, părinţii şi marea; marea dă marinarului curajul, pentru că-l hrăneşte din pericol, marea e un binefăcător greu de mulţumit. Şi de aceia miciii marinari au în sufletul lor de copii aceleaşi sentimente ca ale bătrânilor, strămoşii lor.

Rezemaţi de balustrada estacadei din port, privesc în largul mării, dar nu văd numai linia albastră ce limitează orizontul ei, marea nu-i distrează, nu-i încântă încă prin culorile ei schimbătoare şi nuanţate, nici cerul prin figurile bizare şi colosale ce întruchipează norii. Ceeace văd ei şi îi bucură mai mult privind la mare, este gândul ferice că în curând se vor arăta la orizont, între dunga depărtată a mării şi linia albastră vete şi aducând acasă pe: unchiul, pe fratele mai mare, sau pe tatăl, mult aşteptaţi. In curând ei vor vedea la orizont, intre dunga depărtată a mării şi linia albastră a cerului, pânza albă sau cenuşiu închis a flotilei de pescari.

*

Azi cerul e senin, oceanul liniştit, iar unda lui împinge încet pescarii spre coastă. Dar, oceanul e un bătrân schimbăcios, care îmbracă multe cojoace, îşi arată arama în fel şi chipuri, cântă pe multe strune, azi râde, mâine va bonbăni morocănos sub barba lui de spumă; tot el răstoarnă bărcile cele mai sigure, cu toate că au fost binecuvântate de preot în slujba dinaintea plecării la mare; îneacă pe cei mai destoinici căpitani şi din cauza bătrânului şi înrăitului ocean vezi în satele din apropierea mării, înaintea porţilor, unde se usucă plăşile de pescuit, atâtea tinere femei îndoliate.

După *Anatole France*



Cu „Steaua" la drum

din amintirile lui Moş Delamare

23

Povestea lui Ciocolată, Sus şi jos.

Atunci să-i spui povestea lui „*Cio-olată*".

Ciocolată era un negru din Noua elandă, adică din partea opusă nouă Terrei.

Ciocolată învăţase la şcoală multe ucruri şi a eşit din şcoală cu un gând, adune bani mulţi, ca să poată merge „partea cealaltă a mingei", — aşa icea el Pământului, să vadă „minu-ea" de acolo.

— „*Ce minune, nea Ciooclată?*" îl trebau unii.

— *Dacă noi merg picioare jos, cap s, albii trebue mergi cap jos, picioare s*, astă trebue vezi Ciocolată.

Râdeau toţi, el nu pricipea de ce:

— *Asta alb nebun!*

A adunat omul bani şi când a fost poziţia cea mare la noi, trenurile, poarele, având tarif redus, s'a urcat el într'un vapor şi a pornit spre ranţa, să vadă pe lângă alte multe medii anunţate, şi oameni mergând capul în jos.

A mers vaporul multă vreme, săp-mâni şi în fiecare port unde se o-ea, Ciocolată vedea că lumea um-ă ca şi pe la el, cu capul în sus.! Franţa la fel toţi cu capul în sus. Acest lucru nu intra în capul lui ocolată.

Oprea oameni, femei pe stradă şi treba: toţi credeau că e nebun. A răs-cit prin toate pavilioanele tuturor na-milor, doar va găsi cheia misterului, nimic! In mijlocul atâtor Francezi a tâlnit Spanioli, Italieni, Ruşi, Ger-ani, Turci, Români, Norvegieni, A-ericani, Africani, Asiatici, Japonezi, oameni de toate rasele, — toţi, din ce parte a globului mergeau la , cu *capul în sus*.

Bietul Ciocolată credea că al lui va esni, începu să vadă „alb" şi se în-eba dacă nu a înebunit.

Intr'o zi a dat de unul care vindea ării la o tarabă. Intre altele l-a în-esat cum vânzătorul cu un magnet lică de pe masă, fără să le atingă, o ulţime de ace, tinichele tăiate în mă de animale. Scoase bani şi cum-ră şi el unul, — ar fi luat toată sa. La hotel toată noaptea s'a ju-, atrăgând cue, ace, peniţe, etc.

Lumină s'a făcut în capul lui Cio-lată! Auzise el la şcoală că Pământul magnetismul lui, — dar nu pu-sese în legătură ce învăţase la geografie cu ce învăţase la Fisică. Acum a înţeles: după cum magnetul atrage ferul, tot astfel şi Pământul atrage *tot* ce e pe suprafaţa lui. Ca partea din jos a corpului fiind mai grea, oamenii sunt atraşi, lipiţi de pământ cu picioarele, — şi deci în ori ce parte a lumei *josul* e pe suprafaţa globului şi *susul* spre cer.

A înţeles Ciocolată şi mai bine când trecând pe un pod al Seine-i i-a scăpat bastonul în apă şi s'a dus drept la fund. Ori şi la el acasă i s'a mai întâmplat aşa ceva. Lucrurile cad deci drept în *jos*, ori unde te-ai găsi.

Şi dacă în loc de Seine bastonul ar fi căzut într'o prăpastie, ar fi mers în fundul ei.

Iar dacă în diferite părţi ale Terrei s'ar săpa puţuri care să meargă vercal, drept în jos şi oameni ar lucra toţi tot atât de repede, într'o bună zi s'ar întâlni cu toţii în centrul, în inima pământului. Către centru tind toate corpurile să ajungă, acolo e şi inima magnetului pământesc. Acolo e *jos*-ul, — iar *sus*-ul e în spaţiu.

De aceia noi mergem toţi cu picioarele pe pământ, de aceia apa râurilor curge la vale iar a mărilor nu fuge. Unde să se ducă, dacă josul e centrul Terrei.

Copilul va înţelege şi mai bine dacă vei recurge tot la portocală.

Aşează pe ea două, trei furnici şi copilul va vedea că ori unde s'ar găsi furnicile, ele tot cu picioarele pe coaja portocalei vor merge.

Sau înfige cue de oţel în diferite puncte: vârful lor ar fi picioarele, — în jos, spre centru, — capul lor capul nostru, în sus în afară.

Pentru toţi locuitorii globului, *jos*, e sub picioare, — sus, deasupra capului. Pentru spaţiul absolut, nu e nici sus, nici jos.

Totul e relativ şi acum la revedere.

30 Martie, Malea

In zorii zilei treceam Matapanul şi pe la 8 Malea: Salutăm pe călugăr, — dar nu apare.

Arhipelagul tot frumos.

F. L. reîncepe chemarea *F. L.* Mai era o chestiune: cum s'a măsurat şi împărţit timpul în zile, zilele în ore şi acestea în minute şi secunde.

Citeşte acum în *Călătorul* articolele „Cât e ceasul" şi „Meridianul miraculos". Vei râde şi vei găsi materie pentru copilul D-tale.

Cu bine!

. . . . . .

Seara suntem în faimosul canal Doro: A început vântul. Dacă până la 4 nu suntem la Dardanele, o zi întreagă e perdută.

31 Martie, Dardanele

Vremea deochiată — De vorbă cu de-ai noştri — Funda ancora

Cine-va trebue să fi deochiat vremea: cum trecem de Zea, începe vânt de în fie-care cart vasul mai perde câte 7 mile: dela 9 la 8, apoi la o şi se stabileşte la 6.

Ne mai uşurează necazul întâlnirea şi convorbirea aeriană cu alte vase româneşti. „Carpaţi" e la Constantinopole, la curăţirea anuală pe doc; „Regele Carol" în drum de la Constantinopole spre Pireu. In canalul Doro ne întâlnim. De la el aflăm că în Ţară e cald, că au fost inundaţii, că avem o nouă constituţie etc. „Oituz" e şi el pe unde-va, nu ştim. Iar „Bucegi" merge la Marsilia.

In loc să fiu la 4 la Khavak abia suntem la Tenedos! Englezul a acaparat binoclul şi la fie care vapor se interesează de valută. Intristat când află că lira lor a scăzut cu 40 lei. Ar fi voit să o găsească la 2000.

Intrăm în Dardanele şi la 8 seara ancorăm la Khavac, lângă un contratorpilor englez, luminat feeric ca în noaptea de Paşti.

1 Aprilie, Marmara

Marmaraua. — Marmoră

La 7 dimineaţa, pe o vreme delicioasă şi promiţătoare, controlul începe colindul.

La 9 ridicăm ancora şi la drum spre casă. Englezul e în admiraţia mândrelor vase de război naţionale. Nu poate mistui când la uscat vede steagul francez şi mai ales pe cel turc.

La unu ieşim din Dardanele şi pe o noapte splendidă, cu lună plină, tăiem luciul mării de Marmara.

2 Aprilie, Bosfor
3 Aprilie, M. Neagră

Invierea. — Ramazan şi Bairam — Ipocrisia e necesară. — O vedere după opt ani. — Rost şi faptă. — Masca zâmbetului. — Povestea unei împărătese şi două mari ducese: vrem vapor românesc; mama nu dă voe; Sf. Sofia; suflet slav; Tolstoi; epava; lacrimi transformate în decoraţie; din inginer... bucătar. — Educaţia — Hristos a înviat!

La 3 dimineaţa ancorăm între Leandru şi Scutari. Bosforul în feerie: toate minaretele nenumăratelor moschee încinse cu un brâu de lampioane electrice. Serbează şi ei, — ca şi noi, — Primăvara. Nu au „Invierea" — dar 40 zile post (Ramazan) şi pe urmă Bairam. Tot acum au şi Evreii.

In Ramazan, — cestiune de igienă, — mahomedanul nu trebue să mănânce nimic, până ce întunerecul nu devine atât de mare în cât „să nu se poată deosebi un fir alb de unul negru".

Ziua însă nu ştiu dacă mănâncă sau nu; nopţile însă se transformă în orgii, cu mâncăruri alese, udate bine, cu spirturi, bere, şampanie. Profetul a oprit doar vinul!

Aceste orgii sunt quasi-oficiale. Pe când tot anul vieaţa se stinge odată cu apusul soarelui, — în timpul Ramazanului, vapoarele, tramvaele, trenurile au curse speciale toată noaptea. In Ramazan la Constantinopole vezi patru zeci de zile, ceea ce la noi la Bucureşti vezi trei sute şase zeci şi cinci, în Olanda numai o zi (31 August) şi în Anglia nici odată.

La 9 vine şalupa cu directorul nostru. Vremea s'a schimbat: rece, vânt, ploae. Ieşim în oraş şi la agenţie două surprize:

Veşti de acasă, — mai mult de o lună de când nu ştiam nimic. M'am liniştit.

Regăsesc, după opt ani pe „rusoaica mea", cum zice Tovarăşa vieţei mele.

Nici nu am recunoscut-o, nici nu m'a recunoscut: peste unul trecuse războiul şi alte necazuri urmate de bucurii, — peste alta nebunia revoluţionară.

Cei patru ani de sbucium m'a făcut să cunosc realitatea şi rostul lucrurilor.

După o secundă de nedumeriri, ochii fac explozie şi o îmbrăţişare caldă şi frăţească, pe când buzele pronunţau.

— „Notre capitaine! Notre capitaine!"

Acum să vă spui şi de ce zicea „notre" (al nostru) şi nu „mon" (al meu) cum poate cei deprinşi cu aparenţa ar crede. E o poveste duioasă, tristă şi... creştinească.

Era în 1914, spre toamnă. Europa, luase foc. Toţi Orientalii cari se găseau la studii ori preumblare în Occident, fugeau spre căminurile lor. Vapoarele gemeau de pasageri, cari dau preţul înzecit pentru un locşor, zece lei pe un ou şi un leu pe un pahar de apă.

„Principesa" mea căra mereu români dela Constantinopole la Constanţa, turci dela Constanţa la Constantantinopole. Ai noştri sosiţi cu vapoare greceşti sau italieneşti, erau sdrobiţi de oboseală şi lihniţi de mâncare.

Un ordin mă trimite la Pireu să aduc pe d. Toma Stelian şi alţi români. Deşi vaporul era pus la dispoziţia D-sale, totuşi a îngăduit să se îmbarce toţi românii ce erau pribegiţi pe acolo şi vre-o nouă zeci de ruşi.

Călătoria a avut peripeţii destule, le voi povesti altădată, destul că am ajuns la Constantinopole, unde aş fi fost bucuros să debarc pe ruşi, ca să pot lua alţi români.

Toţi în cor, — pe atuncea nu erau soviete, — au declarat că, de şi au la dispoziţie două vapoare ruseşti pentru Odessa, de şi la mine au dormit pe punte, dar vor continua călătoria cu mine cât va merge vaporul, i-a impresionat, — curăţenia, ordinea şi delicateţea personalului, — caracteristic vapoarelor S. M. R. unde eu eram cel mai nou comandant:

Continuam tradiţia dascălilor mei, comandorii Boerescu, Perieţeanu, Mărgineanu, Ionescu-Gionson, Stoianovici şi alţi.

A doua zi, pe când luam gustarea mi se presintă o tânără rusoaică înaltă, slabă, care aproape suspinând îmi spune.

— Mon comandant, vreau să ies în oraş... şi... şi mama nu mă lasă!... Am colindat Europa întreagă, sunt inginer, vreau să... să văd Sfânta Sofia... şi mama... nu mă lasă! vă rog...

Nu a mai putut continua: s'a dus la un geam prefăcându-se că priveşte afară. Plângea!

Pe cât mă revoltă plânsul unui bărbat, pe atât mă înduioşează al unei femei!

O liniştesc, dau dreptate mamei, nici o dată nu dau dreptate celui cu care vorbesc, şi mă ofer să-i servesc de călăuză şi protector, dacă mama permite şi are încredere în mine. Aprobat.

Pe drum îmi povesteşte că mama ei e văduva unui general şi consilier de stat. Că ea a urmat în France şi Deutschland ingineria aplicată la motoare. Sora ei literatura şi piano, fratele conservatorul iar o verişoară literile. Toţi sunt pe vapor, pasageri.

Ajunşi la Sf. Sofia ne puneam tradiţionalii papuci şi începem să-i târşiim pe covoarele acoperite cu rogojini.

Am vizitat dese ori Sf. Sofia şi în totdeauna am avut aceiaş impresie: o putere nevăzută care te ia de umeri şi te sileşte să îngenunchi. Nu pot suferi vizitatorii gălăgioşi cari cască gura la „piatra umedă" „mâna lui Mahomed" „icoana vizibilă" şi alte fleacuri, curiozităţi, rămânând reci la măreţia monumentului, la sfinţenia locaşului şi mai ales la credincioşi lui Mahomed ce se închină în extaz.

Ce am zice noi dacă în timpul serviciului nostru divin escursionişti streini americani ar asculta cum călăuza le dă explicaţii cu glas tare asupra frumuseţilor dintr'o biserică sau ei şi-ar schimba impresiile pe limba lor tot tare? Răspundeţi singuri!

Ei bine, această nepăsare amestecată cu obrăznicie mă făcea ca să renunţ de a însoţi escursionişti. Numai cu două persoane m'am simţit singur, liber pe impresiile mele în acest local de rugă: cu domnişoara Doctor Leoveanu, azi doamna Kesselman, din Craiova şi cu rusoaica de acum. Nu ne turburam unul pe altul, cuprinşi de acelaş mister: Dumnezeirea.

Abia la ieşire şi nu imediat ne-am surprins unul pe altul ştergându-ne ochii!

Era întâia oară când vorbiam cu o rusoaică şi cum pe pământul lor nu aveam de gând să calc, ţineam să văd dacă şi în realitate slavele mai sunt aşa cum mi le făurisem din tot ceea ce cetisem.

Şi am vorbit de toate!

Traducea în franţuzeşte din ruseşte „Război şi pace" al lui Tolstoi.

La trei după masă am plecat spre Constanţa cu toţi ruşii şi am făcut mai de aproape cunoştinţa cu toată familia: o împărătească „Ecaterina", cu două mari ducese „Olga" şi „Xenia", cu împărăteasa mamă.

La Constanţa au debarcat cu toţii, luând trenul spre noi-Ungheni, cu promisiuni de neuitare... ca toţi pasagerii.

Când să mă reîntorc la oraş... zăresc pe cheu împărăteasa — mamă, care plângea pe un cufăr, — iar pe alte geamantane stau triste marile ducese!

Nu i s'au primit la casa românească cele 200 lire italieneşti, ceilalţi grăbiţi nu i-au dat nici o mână de ajutor şi... a scăpat trenul, rămânând cu fetele şi toate bagajele:

— Şi nu mi-e de bagajele astea, ci de fete!

O biată epavă! O urc la bord cu toate bagajele, în găsirea unei soluţii. Aci se îmbolnăvesc, doctorul le caută. O săptămână întreagă stau la mine până ce sosesţe vaporul francez „Carnac" cu escursioniştii şi studenţii români şi cu drumul apoi spre Odessa.

Dau oaspeţii în primirea comandantului francez, iar la despărţire bătrâna adună toate fetele şi le spune să mi le sărute.

Eram jenat, dar... aşa e obiceiul în Rusia! Am încasat o duzină de îmbrăţişeri, păreau ale ficei mele, plus câte-va de la baba, — păreau ale mamei mele, — şi... geograficeşte ne-am despărţit, odată, cu deslipirea vaporului de cheu.

Sufleteşte însă nu. Când erau încă la bord, băbuţa m'a rugat să-i dau hârtie de scris. Cu o mână scria şi cu alta îşi ştergea ochii de lacrimi.

Mai târziu aflu că la ambassada rusă s'a primit din partea unei pasage-

e, — era băbuţa, — o scrisoare care a nişcat până la lacrimi pe toţi de a-olo, iar peste o săptămână primeam na din partea ambasadorului care în ei mai călduroşi termeni mulţumia le tot ce au făcut pentru pasagerii ruşi i în special pentru băbuţă.

Peste o lună mă trezesc şi ofiţer l ordinului Vladimir! Ori de câte ori povestesc motivele ce mi-au umplut pieptul cu decoraţii, — când ajung la Vladimir spun:

— Iar aceasta? Am căpătat-o graţie „lacrimilor unei văduve!"

Corespondenţa a urmat chiar şi în timpul războiului.

Anul trecut primesc o scrisoare din Bolşevichia: Baba, mai babă; fata cea mare, i s'a luat catedra dela Universitate, iar biblioteca trebue să şi-o răscumpere în fiecare lună. A doua măritată, are un copilaş ameninţat să moară de foame. Bărbatul însă, inginer... nu cunoaşte fetiţa, fiind refugiat la Cospoli, unde e bucătar. Băiatul, absolvent al conservatorului şi căpitan de cavalerie tot la Cospoli... cântă într'o orchestră.

Pe iarnă o altă scrisoare mă vesteşte că şi fata cea mare e la Constantinopole, scăpată de infernul rusesc dar căzută într'un altul şi mai oribil. E casieriţă la un restaurant, — din profesoară universitară de mecanică!

Pe o ploae măruntă sunt dus unde lucrează ceilalţi: tocmai sus la Taxim, o baracă de scânduri, o „stolovae" (restaurant) mizerabil, plin cu mutre suspecte. Fac cunoştinţă inginerului — bucătar, — pe care îl şi angajez la mine la vapor. Cu unul am aranjat. Muzicantul e într'o orchestră românească, — e aranjat.

La plecare vin cu toţii la vapor să conducă pe cumnat. Când i-am dat fotografia fetiţei lui, pe care nu o cunoştea, a început să tremure şi să o strângă în braţe.

— „Copilul meu! Copilul meu!"

Rusoaica îmi lasă un plic cu câteva rânduri pentru băiatul meu cel mare: decoraţia „Sf. Ana" de aur, a tatălui ei! Un nimic, de mare preţ pentru ea, şi dovada sentimentelor. Mă gândesc numai la emoţia prietenului meu de campanie, căpitanului meu de campanie, căpitanul Lanley din marina franceză, când la despărţire i-am dăruit o cruciuliţă din acelea ce împărţia Societatea Ortodoxă Română: un nimic ca lucru, cât vorbea însă rostul, ca să mişte un breton.

Şi ruşii ne dau un exemplu. Toţi cei cu educaţie au făcut faţă evenimentelor prin muncă generală, ofiţeri superiori şi inferiori, profesori, s'au pus pe muncă, învăţând, chiar meserii noi: cismari, vizitii, hamali, etc.

Iar foştii hamali, cismari etc., cari din soldaţi sau caporali au devenit pe front ofiţeri în armata lui Wranghel, — odată refugiaţi la noi au pretins că Statul nostru să le dea casă, masă şi pensiune.

. . . . . .

Cu vorba am ajuns la Caliacra, după ce am trecut Bosforul pe ploae şi ninsoare în patru ceasuri în loc de unu şi jumătate, după ce ne-am sbătut cu furioasa Marea Neagră. Peste cinci ore putem ancora, — după o lipsă de patru zeci şi cinci de zile.

Inainte de a încheia călătoria a doua, deşi ştiu că va apărea prea târziu, vă strig de aci de unde sunt:

Hristos a înviat!

Căutaţi de înviaţi şi voi; prin muncă, răbdare spre ideal!

B. B. DELAMARE

Cotizaţia membrilor juniori, elevi şi eleve este de

Lei 24 Anual

Fiecare membru primeşte **gratuit** *revista lunară:* **„Marea noastră pentru tineret".** — *Pentru cei cari doresc a primi şi revista „Marea Noastră" cotizaţia anuală este de* **120 lei**

Din isprăvile marinarilor noştri

(Urmare din pag. 435)

exploziile. In timpul acela, a trecut dela Vâlcov la deal spre Solomonova, vedeta rusească 124. In dreptul canalului Solomonova, a fost atinsă la cârmă de o lovitură de tun. Ajunsă la cotul canalului, a făcut vreo patru ronduri, ca un câine beat, apoi a fost ancorată în mijlocul apei şi maşinile oprite. Vreo doi oameni au ieşit pe punte.

— Predai rumanschi! au strigat ei. Dar ai noştri înţelegând că ne cer să ne predăm noi, au tras înainte. Cei doi au căzut şi în acel moment peste 20 de marinari ruşi au sărit în apă de pe vedetă spre malul lor. Trăgând noi o nouă salvă de tunuri, lanţul ancorei a fost lovit şi vedeta a pornit la vale. Când a ajuns în dreptul meu, am mai tras patru lovituri de tun. Lovită în plin, vedeta 124 s'a aprins şi ea şi, dusă de curentul apei şi de vântul care bătea dinspre Nord, a eşuat tot pe malul nostru, la vreo 400 de metri mai la vale de cealaltă, arzând complet până seara târziu.

După ce s'au terminat exploziile pe vedeta 112, ne-am apropiat din nou de ea. In faţă ardea încă înfundat. Ne-am suit la comandă. Descoperindu-ne dela Vâlcov, au tras în noi 6 lovituri de tun, încadrându-ne perfect, dar nu ne-au izbit. La comandă am găsit numeroase hărţi şi documente pe care le-am înaintat comandamentului nostru. Uşile erau ciuruite de gloanţe, geamul dela vizor spart. Am coborît jos la maşini, care erau în parte inundate, dar totuşi mergeau. Am scotocit apoi tot vasul, ducând pe punte numeroase instrumente, arme şi muniţiuni. Am stat cinci ore până la 12, când am coborît în lotcă toate cele găsite. Un hidroglisor care trecea la deal cu mare viteză, a deschis focul cu mitralierele asupra noastră, dar nu ne-au lovit. Am mai mers apoi încă de trei ori pe vedete, ridicând de acolo tot ce se putea demonta.

Serg. T. R., D. SMEU
reporter de răsboi P. P.
(Universul)

Liga Navală Română

ASOCIAŢIE DE PROPAGANDĂ MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

al cărei Preşedinte de onoare este

M. S. REGELE MIHAI I

AL ROMANIEI

Cotizaţia membrilor juniori, elevi, eleve şi premilitari este de

LEI 24 ANUAL

Fiecare membru primeşte GRATUIT revista lunară „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET".

Pentru cei cari doresc a primi şi revista „Marea Noastră" cotizaţia anuală este de **120 lei.**

La înscriere se mai adaogă încă 65 lei pentru insignă şi carnet cu fotografie.

Inscrierile se fac la centrala L. N. R. Str. Spiru Haret, 6 Bucureşti II sau la filiale.

Subscriţi cu toţii la Imprumutul Reîntregirei

A MARINARESC

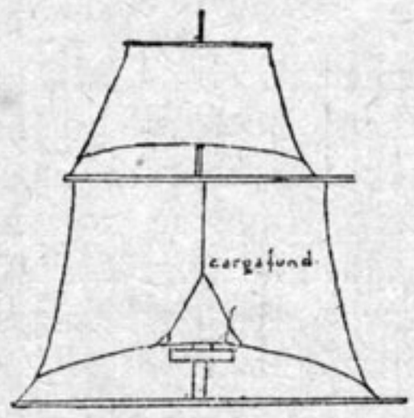
B

C

Numerile în care a apărut A. B. C.-ul marinăresc, fiind complect epuizate, am fost nevoiţi a republica vocabularul, spre a satisface cererile a foarte numeroşi membri.

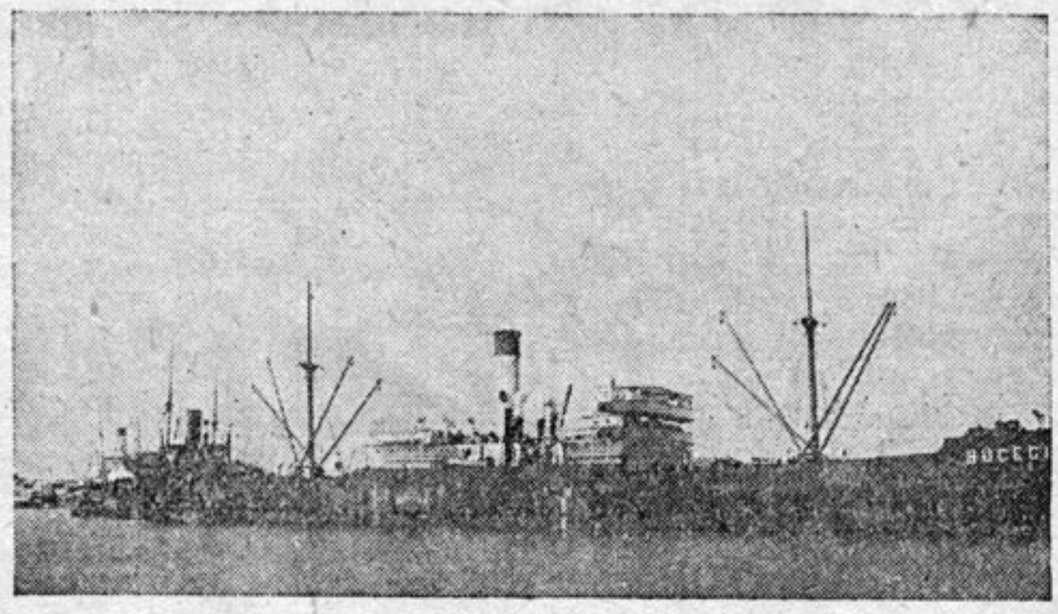
Pentru a veni şi în ajutorul traducătorilor sau cititorilor de cărţi străine, paralel cu vocabularul românesc, dăm şi câte unul pentru limbile mai cunoscute la noi, aşezate în ordine alfabetică.

CARGAFUNG = manevră ce serveşte la ridicarea burţei velelor pătrate (fig. 31).



31. Cargafung sau cargafund

CARGOBOT = navă care transportă marfă (fig. 32).



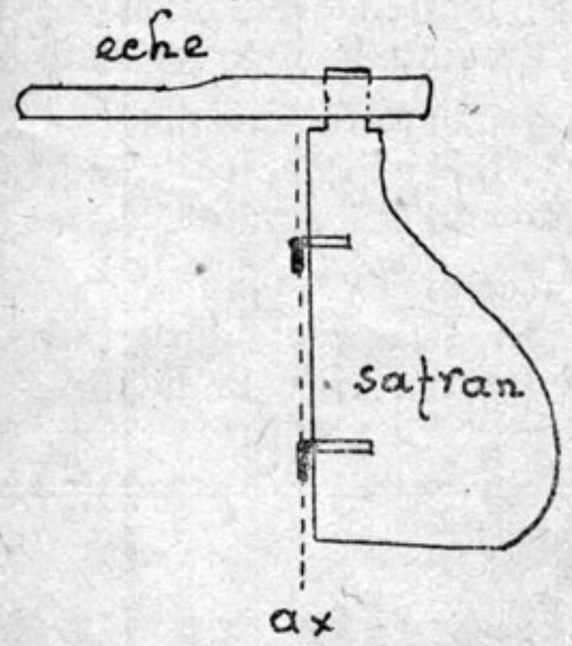
32. Un cargobot românecc

CARIC = încărcătura unui vas, marfă, etc.

CÂRLIG = fier sau lemn întors la cap pentru agăţat lucruri sau prins peşte.

CARLINGA = chilă internă ce fixează coastele pe chilă.

CÂRMA = piesă aşezată în apă la pupa, servind la dirijarea vasului. La submarine sunt şi sârme laterale (fig. 33).

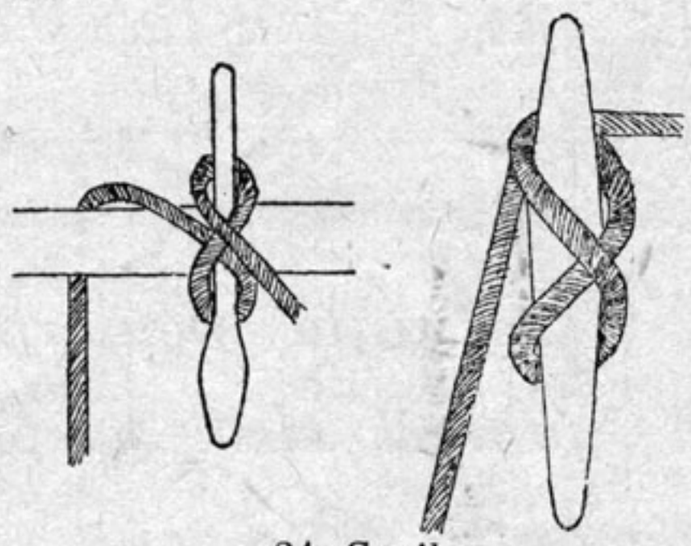


33. Cârmă

CASTANETE = clapele mobile dela baza cabestanului, care proptindu-se în dinţii coroanei, împiedică învârtirea cabestanului în sens contrar celui voit.

CASTELATURA = supra structură, cabinele, aşezate de-asupra punţii.

CAVILA = 1) piesă de lemn ori metal servind la legatul manevrelor (fig. 34); 2) capetele spiţelor roţei cârmei.



34. Cavile

CAVILIERA = rastel pentru cavile la piciorul arborelui sau la parapetul navei.

CAZIC = stâlp de lemn care se bate cu maiul în pământ pentru a lega vasul de el; se întrebuinţează în special pe Dunăre când se voeşte a se lega de mal, unde nu sunt babale (fig. 35).

35. Cazic

CEAM = un fel de şlep, de obicei din lemn, pentru transportat materiale (piatră, nisip, etc.) pe Dunăre.

CENTRU DE CARENA = centrul geometric al părţii scufundate în apă dintr'o navă.

ENGLEZA

BURGEE = ghidon.
BURTON = pălăncel.

C

CABIN = cabină.

CABLE = cablu; *to bend a* — = a lega un cablu la ancoră; *to bitt the* — = a lua volta la baba; *to pay out more* — = a fila lanţ; *chain* — = lanţul ancorei; *how does the grow?* = încotro se întinde lanţul? *to enschackle the* — = a desface lanţul dela ancoră; — *at short stay* — = lanţul la pic; *cable's lenght* = o ancablură.

Cable, unitatea de măsură a lanţului ancorei la englezi e o lungime de 12½ fathomi (braţe) fiecare, aşa că lanţul întreg de 8 chei este de 200 metri, — aproape 106½ fathomi. *Cheia* la noi are o lungime de 30 metri de lanţ.

CABOOSE = bucătăria.

CADET *(naval)* = elev al şcoalei navale; *naval-afloat* = aspirant clasa II.

to CALL *at a place* = a face escală, relaş.

CALM = calm, linişte; *dead* — = calm plat; — *belts* = regiunea calmului.

CANAL = canal.

CAN HOOK = ţapană, fringhia cu care se ridică mărfurile, coţadă.

CANOE = canoe, piroagă.

to CANT = a înclina.

CANVAS = pânză de vele: *to carry a press of* —, *to have plenty of* — = a naviga cu multă velatură; *to lie under a press of* — = a forţa velatura; *to clap on* — = a mări velatura; *to lie under* — = a rămâne fără vele; *to have too much* — = a avea prea multă velatură; *to carry whole* — = a fi cu toată velatura.

CAP = 1) butuc. 2) şapcă.

CAPE = cap.

CAPSHORE = epontilă, stâlp.

CAPSTAN = cabestan: *man* — = la cabestan! *to have in at the* — = a arma cabestanul; — *bars* = manivelele.

CAPTAIN = 1. Comandor în marina militară. 2. Comandant, şef: — *of a merchant navy* = căpitan de lungă cursă; — *of the watch* = şef de cart; — *of the gun* = şef de tun.

CARCASS *(of a ship)* = corpul unei nave.

CAREEN (to) = a abate, înclina în carenă: a *ship careening to her bearing* = un vas care e canarisit mult.

CAREENING-PLACE = carenaj.

CARGO = încărcătură caiac; *general* — = încărcătură, marfă generală, în baloturi, cofete, nu în vrac.

CARGOBOAT = cargabot, vapor de marfă.

CARLING = traversă.

CARPENTER *chief* = maestru lemnar al bordului.

BLOCUS = blocadă.
BLOQUER = a bloca.
BONNETTE = bonetă.
BORD = bord.
BORDAGE = bordaj.
BORDAILLER = a naviga în volte.
BORDANT *d'une voile* = lăţimea unei vele.
BORDEE = bord, — juniătate din echipaj; salva dată dintr'un bord.
BORDER = a face volte; *bordez le foc, le gui partout!* = schimbaţi flocul, ghiul, peste tot! — 2. a lungi, a merge pe lângă coastă.
BORDIER = vas care navigă prost, nu ţine bine drumul.
BOSSE = boţ; barbeta bărcii.
BOSSER = a boţa.
BOSSOIR = grue de ancoră, pentru bărci; *avoir l'oeil au bossoir* = a face mare atenţie la prova: *ouvre l'oeil au —!* = deschide ochii bine, fii atent!
BOUCCANIER = pirat.
BOUEE = geamandură: — *d'ancre* = căpăţână de ancoră; — *d'amarage* = — de legat vasele; — *de sauvetage* = centură de salvare.
BOUGE = convexitatea punţii.
BOUJARON = tainul de vin sau rachiu (6 centilitri).
BUILLON = banc de peşti.
BOULE = balon de semnalizat.
BOULIECHE = prostovol.
BOULINE = bulină; *passer à la bouline* = pedeapsă la bord.
BOULINER = a bulina.
BOULINETTE = bulină mică.
BOULINIER = vas care poate strânge vântul bine.
BOURCET = până trapezoidală la navele mici de coastă.
BOUQUET = mai multe macarale la un loc.
BOURLINGUER = a suferi mult în navigaţie, a avea tangaj şi ruliu, a fi dat tava, — vorbind de o navă.
BOURRASQUE = burască, furtună scurtă.
BOUSSOLE = busolă, compas.
BOUT = vârful unei vergi, manevre.
BOUT-DEHORS = baston, săgeată, verfafor; — *de beaupré* = bastonul bompresului; — *de clin-foc* = săgeata; — *de bonnettes* = verfafor.
BOUTEILLE = latrina bordului.
BOUTE-LOF = verfafor.
BRAGUE = parâma de reţinere, spre a împedica reculul tunurilor.
BRANLE-BAS = alarmă la posturi. (Cuvânt cu cuvânt ar fi: *jos hamacele, jos din hamace, din branduri!*); — *de combat* = la posturile de luptă.
BRAS = braţ: — *d'une ancre, de mer, de hunier* = braţul unei ancore, de mare, braţul gabierului.
BRASSE = braţ, — veche unitate de măsură 1,624 m.
BRASSER = a braţa: *brassez!* = braţaţi! *brassez carré!* = braţaţi în cruce!
BRASSES = locuri cu apă mică, cu fund mic.

BUGSIREN = a remorca: *sich-lassen* = a se remorca.
BUGSIRER = remorcher.
BULLE = ponton.
BULLENBLOCK = macara.

C

CADETT = cadet, aspirant.
CAJUTTE = cabină.
CALFAT, *calfater*, et = a se vedea KALFAT, etc.
CAMPANIE = puntea dunetei.
CAPER = corsar, armator de vas corsar: — *e schiff* = corsar.
CAPITAN = căpitan, şef, comandant: *Corveten-capitän* = locotenent-comandor; *Fregatten-capitän* = căpitan-comandor; *Schiffs-capitän* = comandor; — *darm* = magazionar.
CARAVELLE = caravelă.
CERTEPARTEI = charter-partie.
CHELUPPE = şalupă.
CISTERNEBOOT = vas cisternă.
COMPASS = compas, busolă: — *häuschen* = habitaclu; — *nadel* = acul magnetic al busolei; — *rose* = rosa vânturilor.

D

DAHLBORD = copastie, dig;
DAMM = 1. dană; 2. banc de nisip.
DAMPFBOOT = vapor.
DAMPFSCHIFF = vapor.
DAMPFER = vapor.
DECK = puntea unei nave.
DECKE = capot, învelitoare.
DECKEL = presetupa.
DEICH = dig.
DEINSEN = a merge înapoi, a pune maşina înapoi.
DICHTEISEN = calafat de fer.
DICHTHOLTZ = calafat de lemn.
DICHTWERG = cârlţi de călăfătuit.
DICHTEN = a călăfătui.
DOCKE = bazin, doc, antrepozit.
DOKE = basin, doc, antrepozit.
DOCKEN = a andoca o navă.
DRACHE, DREGG = ancorot, ghiară de pisică; trombă de apă.
DRACHEN-ANKER = ancorot.
DREGGEN = a draga.
DREHEN = a schimba drumul, a *den Wind* — = a vira nava ca să face rondou: a vira: *das Schiff gegen* prindă vânt.
DREIDECKER = navă cu trei punţi.
DREIECKIG = triunghiular: *dreieckiges Segel* = floc, strai.
DREIMASTER = navă cu trei catarge.
DREIRUDERER = triremă.
DULLE = rodanţă.
DURCH-SCHIFFEN = a traversa cu vaporul, a străbate, a transporta pe apă.
DURCH-SCHWIMMEN = a trece înnot.
DURCH-SEGELN = a străbate cu vele, a merge cu vele.
DURCH-SETZEN = a draga, a ara fundul cu ancora.

CAMICIA = cămaşe, învelitoare, capot.
CAMICIOTTO, CAMISACCIO = manta de ploaie.
CAMPANA = clopot: — *di bordo* = clopotul bordului; — *da nebbia* = clopotul de ceaţă; — *d'aria di pompa* = rezervorul de aer al pompei; — *di palombaro* = clopotul scafandrului.
CANALE = canal.
CANAPO = parâmă.
CANDELIERE = întinzătoare.
CANDELIERI = bastoane.
CANESTRELLO = inelul strapazanei.
CANNONIERA = canonieră.
CANOTTIERE = barcagiu.
CANOTTO = barcă: — *da diporto* = barcă de plăcere.
CAPA = capă.
CAPITANO = căpitan, comandant: — *di vascello* = comandor: — *di fregata* = căpitan-comandor; — *di corvetta* = locotenent comandor; — *di lungo corso* = căpitan de lungă cursă: — *di cabotaggio* = căpitan de cabotaj; — *di porto* = căpitan de port; — *d'armi* = căpitan de arme.
CAPO = 1. cap, promotoriu. — 2. Maestru, ajutor de ofiţer la bord: *capo pilota, mecanico, coffa, torpedini era timoniere* etc. = şef pilot, şef mecanic, maestru gabier, maestru torpilor, maestru timonier.
CAPONE = capon, vârful etravei şi etamboului.
CAPOVOLGERSI = a capota, a se da peste cap, a se răsturna.
CAPPA = 1. Capot. — 2. Capă, prima dela încărcătură. — 3. Capă; *stare o metere alla cappe* = a sta sau au pune vasul la capă, a lua capa.
CAPPEGGIARE = a capela.
CARABOTTINO = grătar, teugă.
CARAVELLA = caravelă.
CARBONAIO = cărbunar, focar, fochist.
CARBONILE = bunker.
CARCASSA = carcasă.
CARENA = carenă.
CARENARE = a carena, a abate, înclica în carenă.
CARENAGGIO = carenaj.
CARICABASSO = carcabas.
CARICAMEZZI = cargafung.
CARICARE, *imbarcare* = a încărca, îmbarca.
CARICASCOTTA = contra-scotă.
CARICATORE = încărcător.
CARICO = caric, încărcătură: — *generale* = caric amestecat, general.
CARPENTIERE = lemnar.
CARTA = hartă.
CARTE, *documenti* = hârtiile, documentele: — *di bordo* = documentele, hârtiile bordului.
CARROZZA = tambuchiu.
CARRUCOLA *semplice, doppia, tripla* = macara simplă, dublă, triplă; — *a mulinello* = macara cu ţâţână; — *a violino, a tacco, a coda, a uncino* = vioară, cu cârlig, cu chee, cu coadă.
CASSA *di puleggia* = căpăţâna macaralei.

CONSTANȚA → LONDRA → HAMBURG

JURNAL DE BORD

de CONST. MUCHE, ofițer maritim

X

Conu Mișu: *„Dragă Tanti, sunt în Hamburg. E grozav de frumos. Nemții ăstia sunt teribili în cartaboși. Am mâncat până acum 50 și tot nu m'am săturat. Pa!, răspunde“.*

Țuști-băști: *„Dragă prietene, viața-i o farsă de prost gust. Până mai ieri îmi sângeram palmele și-mi rupeam șalele cu parâmele. Acum trăiesc ca un nobil. Parc'am căzut din iad în rai! Cel puțin de-ar ține mai mult.*

HAMBURGUL NOAPTEA

Plecăm să expediam corespondența. Orașul s'a luminat ca o sală de bal. Mai ales spre Jungfernstieg parcă arde.

Reclamele luminoase abundă. Forfotul mulțimei a crescut. Ne ducem în gară. A sosit Blau-Gold-Express dela Berlin. Regulă pretutindeni, regulă și liniște.

Nici un gest prea larg, nici o voce prea ridicată. Omul civilizat s'a învățat să-și cruțe energia. Gândește mult, și vorbește puțin, dar adânc.

Lumea coboară și iese din gară, compactă ca un fluviu și se ramifică ca o fulguire de vânt.

MIDINETELE ȘI ASISTENȚII DE... PARAMĂ

Una din cele mai pitorești și mai ispititoare perindare în Hamburg este defilarea midinetelor. Marile magazine, case de modă, librării, patiserii, automate, etc. sunt pline cu vânzătoare tinere, blonde și frumoase, a căror singură desfătare inocentă și copilărească este idila infiripată în drumul spre casă. Spectacolele acestea lasă în sufletele marinarilor regrete și amintiri cari rămân o viață întreagă. De obiceiu, sunt preferați străinii oacheși, cari au pentru ele farmecul exotic al lucrurilor îndepărtate.

Și așa s'a întâmplat că în seara aceea tot privind tinerele și cochetele strengărițe să uităm planurile făurite. Două fete frumoase — evident blonde — și de-o gingășie rară, s'au oprit la o vitrină. Dacă ar fi fost flori le-aș fi pus la butonieră! Conversația s'a început prin intermediul „Omului cu balercă“, care a uitat că-i căsătorit și a întinerit cu zece ani. Discuții, propuneri, planuri, schimb de adrese. „Omul cu bolmoaja“ are dorința suverană și supremă să treacă în fața domnișoarelor drept asistent de ofițer. Spune că stă la comandă, face cart, scrie jurnalul de bord, etc.

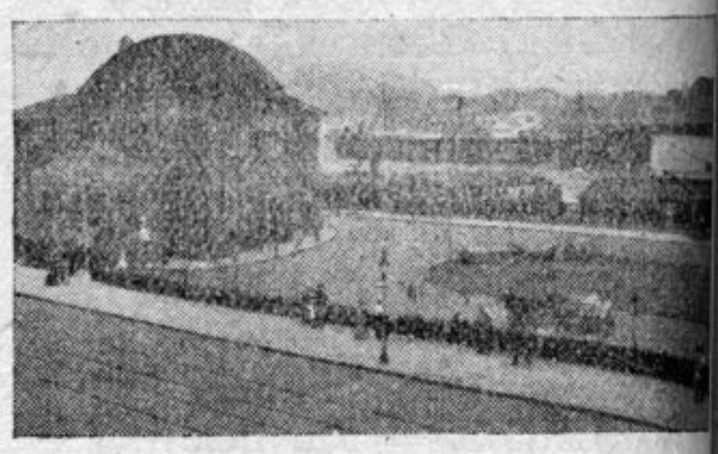
„Țuști-bâști“, căruia nu-i plac astfel de fasoane, i-o tae scurt adresându-se fetelor: „Ia! asistenten, asistenten von paraman!“ Și arătându-i palmele cu bătături nepilite, în epiderma cărora se mai văd urme de văpsea, repetă pentru a doua oară, cu mimică și gesturi: „Ia, asistenten, asistenten von parâmăn!“

PRIN ST. PAULI

Să nu credeți cumva că e vreo biserică gotică; e unul din cartierele de petrecere ale Hamburgului, renumit și cunoscut printre marinarii din toată lumea.

In timp ce în inima orașului viaț de noapte e redusă la câte-va localur St. Pauli excelează.

Cartier în strânsă legătură cu por tul, având clădiri vechi, cu arcad cari amintesc timpurile medievale, c feră localuri de petrecere despre car s'a dus vestea. De altfel, moravurile di Hamburg prezintă aspecte destul d surprinzătoare pentru un puritan. Lo calurile de petrecere, șantanele, cine matografele și barurile se țin lanț. Și timp ce în inima orașului dorm biser ricile gotice și edificiile mărețe ca în tr'o romantică estampă, St. Pauli vi brează de viață. E ora 1 după miezul nopții. In cabaretele, scăldate de lu mina orbitoare a becurilor electrice muzica ridică imnurile voluptății, im



Intrarea în tunelul de sub Elba

nurile vieței libere. Femei, marinari comercianți, traficanți și căutători d senzații, le ascultă și le practică. Oa meni cari ies clătinându-se sau p brânci ca șobolanii. Berea nemțească e excelentă, cade greu, dar definiti și cu prestanță!

LA BARUL MUȚILOR

Pela 2 noaptea m'am întâlnit în St. Pauli cu Costică — ajutorul d bucătar, băiat de ispravă, vorbește rar când îl calci pe bătături și când s întâmplă un eveniment, dar și atun laconic, prin semne. M'a făcut să în țeleg că e vorba de-o petrecere cu dans, muzică și alte acadeluri. Pen trucă insista să-l întovărășesc, l-am urmat prin ulițe intortochiate, cu cas vechi și triste. Din fundul unui gan venea lumină puternică și zgomot d jazz. Intrăm. Sală mare, spațioasă, bu fet bogat, parchet pentru dans, mes de marmură, fum și lume la mas Se bea bere la halbe și vin. După feli cum se comportă prietenul meu în îmi face impresia că l-a mai frecven tat. Dar când încetează muzica e tăcere care mă tulbură. N'aud o co mandă a clientului, un răspuns al ța lui sau altele. Lângă noi câțiva fa semne cu mâinele de par'că ar prin muște, unul plescăie cu limba, iar u nul face niște gesturi de parcă gâtu pe cineva. Costică începe *să-mi*

Aspectul general al uriașului port Hamburg

nte cunoscuţii lui. Mă ridic, pronunţ ar numele, celălalt îmi strânge mâna, îmbeşte şi tace. Mă uit la Costică. „Mut"!, îmi explică el printr'un semn. Şi-mi prezintă aşa vre-o zece. După ecare îmi face semn: Mut, mut, mut... Măi al dracului, îmi spun eu, doar n'or i toţi muţi. In căutarea unui om care orbeşte, mă reped spre şeful de orhestră, rugându-l glumeţ să-mi cânte n „solo de tobă". Imi face semn din âini şi din buze. Am priceput! Şi ai fac cunoştinţă cu alţii, dar toţi uţi. Mut chelnerul, chelniriţa, paronul, fetele, băiatul care ne serveşte, uzicanţii care cântă, şi fata cu care ansez şi o calc pe pantofi. Sunt singurul om care nu's mut. Dar parcă a nceput să-mi se înţepenească şi mie imba în gură. Dacă mai stau mult, muţesc şi eu.

RATHAUS

Sâmbătă 22.XI.1930

Incep de dimineaţă hoinăreala. Viitez Rathaus (palatul municipal), ri-

Cum arată vechiul Hamburg

dicat la punctul de unire al oraşului vechi cu cel nou. E una dintre cele mai măreţe clădiri ale Hamburgului. Un turn impozant c'o bogată ornamentaţie în aramă se ridică la 111 m. înălţime. De-asupra balconului, în firidele faţadei, se află turnate în bronz 20 de busturi ale împăraţilor ce s'au succedat la tronul Germaniei. Disting busturile lui: Carol cel Mare, Frederich Barbarosa, Ludovic Piosul, Otto I, Otto II, şi Ludovic Germanicul.

Intrând prin Rathausmarkt în primărie, se dă în culoarul principal. Toată bolta clădirei e susţinută de 20 coloane de marmură. La parter sunt 4 săli mari: 1) sala de recepţie cu nenumărate tablouri şi amintiri istorice; 2) sala consiliului comunal cu tablourile foştilor primari; 3) sala Republicei cu un vestibul împodobit cu statuele dreptăţii şi graţiei şi 4) sala de festivităţi, artistic împodobită cu tablouri împodobind evoluţia Hamburgului. Aici are loc marele adunări ale Senatului şi Camerei.

BURSA

Construcţie măreaţă, lângă palatul municipal. Se întinde pe-o suprafaţă de 3400 m².

Serviciile interioare sunt împărţite în 5 părţi: Bursa de efecte, Bursa de producte, Bursa de metale, de cereale şi de fân.

HAUPTBAHNHOF

E gara centrală, construită în stil modern cu o boltă arcuită de 75 m. lungă de 200 m.

A costat 40.000.000 mărci. E prevăzută cu 5 peroane lungi şi 10 linii, atât pentru trenurile îndepărtate cât şi pentru tramvaiele electrice din interior şi periferie.

ELBBRUCKE

Atrage prin arhitectura lui bizară. Parcă-i un şarpe enorm ce-şi descolăceşte trupul la soare. Are 3 arcuri de fier, care se întretae la distanţă de 103 m. Postamentul e de piatră. Intrările, cu câte 2 deschizături construite de fier, au portaluri de piatră şi aspect de cetate roşcată. Intreaga lărgime a podului e de aproape 7 m. la care se mai adaogă, în ambele părţi drumul pentru pietoni, de câte 2 m. Construit în 1888, el a costat 2.500.000 mărci.

ELBTUNNEL

Tunelul Elbei face legătură între Sft. Pauli şi Steinwärder. A fost inaugurat în 1911. Construcţia lui a costat 11.000.000 mărci.

Constă din 2 tuburi alăturate, de 6 metri diametru fiecare, nituite cu cercuri cilindrice şi umplute cu beton, oferind în interior un profil de stradă lat 4,50 m. şi 4,70 m. înalt.

In fiecare tub se află un drum asfaltat, destinat vechiculelor (lat de 1,82) iar pe margini drumul pentru pietoni de 1,25 m. lăţime.

Tuburile se termină pe ambele părţi ale malurilor cu deschizături de ascensiune, de 20 m. diametru. Amândouă tuburile formează un singur tunel; unul din ele e destinat pentru ducere iar altul pentru întoarcere. Lungimea lui e de 450 m. Ca să-l vizitezi, cobori cu ascensorul la o adâncime de 23,50 metri sub nivelul străzii. Interiorul e frumos căptuşit cu faianţă albă.

PANOPTICUM

Una din curiozităţile oraşului. Sunt adunate aci şi realizate cu artă toate întâmplările bizare şi fantastice din lume, — modelat în ceară c'un talent desăvârşit tot ce timpul a păstrat mai celebru şi mai detractat.

Galeria figurilor de ceară izbeşte la intrare privirea. Trec prin faţa marilor împăraţi ai Germaniei, marilor muzicanţi, scriitori, poeţi, artişti şi cântăreţi.

Iată primul cazac care a intrat ca stafetă în ziua de 18 Martie în Hamburg.

Pe scări spre *Sala oglinzilor* sau rătăcirilor e statuia Psichei, satiri şi colecţii de arme.

Vine apoi sala *galeriilor*, reprezentând torturile închiziţiei şi ororile marilor revoluţii, *grota minunilor* cu realizarea fantasticului infern al lui Dante. In sala oglinzilor e redat basinul cu cenuşăreasa şi viaţa în haremurile turceşti.

PARADISUL LUI HAGENBECK

E o minunată grădină zoologică, fondată de bogătaşul Hagenbeck. Spectacolul pe care-l oferă vizitatorului este unic: lei, tigri, pantere, girafe, elefanţi, capre, struţi, etc., trăind în plină libertate şi într'o dulce armonie, având la dispoziţie tot confortul locului de origină. Te miră faptul că leul puternic nu sfâşie plăpândele girafe, sau vre-o capră grasă care se cocoaţă pe stânci.

Aceasta e taina proprietarului, — el le-a dresat atât de bine încât n'a avut nevoie să împrejmuiască grădina decât cu şanţuri de apă. Nu-mi vine să cred ochilor, când văd atâta înţelegere şi pace; parcă-i ceva din basme.

(Urmare în pag. 446)

Centrul oraşului cu catedrala Sf. Nicolae

Săriturile de precizie sau acrobaţie

In numărul 14 din Iulie-August al revistei „Marea Noastră pentru tineret" la pagina 220, am dat unele sfaturi şi indicaţiuni, pentru săriturile simple sau mai bine spus, pentru săriturile în apă, a primilor paşi în gama tuturor săriturilor, pentru începători şi toţi aceia cărora această plăcere nautică-sportivă, le procură o distracţie şi un stimulent de curaj, curajul pe care îl au cei ce înfruntă primejdiile în marea necunoscută, furtunoasă şi pururea frământată. Voi continua în acest număr cu indicaţiunile în săriturile în apă, de precizie sau acrobaţie, notând încăodată introducerea de la articolul precedent, pentru a fi o stimulare, pentru toţi cei, ce neîncrezători în forţele lor, nu vor voi să creadă că orice ins poate face aceste sărituri, dacă există dela început, o metodă şi un exerciţiu perseverent.

Săriturile în apă au trei caractere:

1. Distracţie: săriturile simple în cap şi picioare;

2. Precizie sau acrobaţie: plonjon înainte, pe spate, salt înainte, salt înapoi, un salt jumătate înainte şi înapoi, dublu salt înainte şi înapoi, ekerul, etc., etc.

3. Masajul musculaturii: sărituri pe o coastă, pe spate, pe pântece.

Câte şi treile sărituri cer:

Curaj.
Precizie.
Dibăcie.

Precizia este în funcţiune de observaţiile personale şi corectare, care trebuesc făcute fără niciun menajament sau orgoliu, ci chiar sfaturile celor dimprejur să-ţi fie un îndreptar şi o învăţătură, în cele ce singur le găseşti un defect de execuţie.

Dibăcia este în funcţiune de perseverenţă, adică de exerciţiu îndelungat şi metodic.

In rezumat, putem deduce următoarele principii:

a) Totul este în funcţie de influenţa primilor sărituri.

b) Totul este posibil *pentru toţi,* dacă se face în mod raţionat şi progresiv, dela mic şi simplu, la mare şi complex.

c) Totul se poate executa dacă este: *metodă şi exerciţiu.*

Curajul este în funcţie de modul cum se încep primele sărituri în apă, adică de influenţa ce o au primele sărituri asupra moralului individului. Căci săriturile trebuesc începute dela cele mai simple, mergând progresiv în mărimea şi desvoltarea lor, adică a începe cu simpla săritură în picioare dela 0,50 metri şi până la săritura în picioare dela 4 sau 8 metrii, trecându-se în gradaţie dela o zi la alta cu câte puţin, fără a face greşeala sau imprudenţa să te consideri perfect după una sau două sărituri simple bine executate, şi să te avânţi deodată dela 0,50 metri la 4 sau 8 metri. Ci dincontră repetă aceiaşi gradaţie de mişcare, de mai multe ori, câştigând astfel şi încredere şi preciziune. Această minimă gradaţie de înălţime asigură curajul şi formează moralul individului.

Săriturile de precizie sau acrobaţie
Technica

Plonjon în faţă

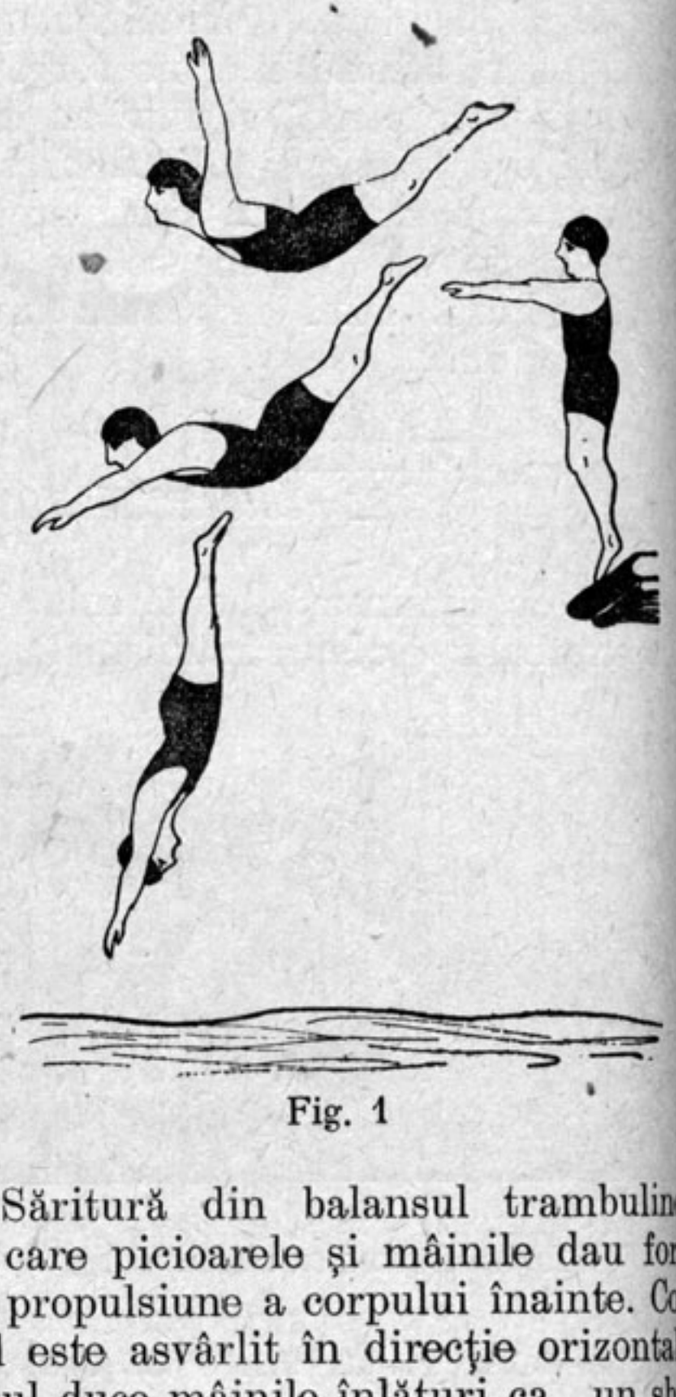


Fig. 1

Săritură din balansul trambulinei în care picioarele şi mâinile dau forţa de propulsiune a corpului înainte. Corpul este asvârlit în direcţie orizontală, insul duce mâinile înlături ca „un sburător", pluteşte 1—2 secunde în aer,

---

(Urmare din pag. 445)

ŞTIINŢA ŞI CULTURA

Hamburghezul a dat atenţie nu numai dezvoltării economice, ci în acelaş timp şi celei spirituale, înaltelor aspiraţii cari se ridică de-asupra timpului şi-l predomină.

Astfel, ca instituţii şi posibilităţi de cultură, oraşul n'are nimic de reproşat; deşi în 1529 Hamburgul avea numai un gimnaziu şi o bibliotecă de stat, are astăzi o Universitate cu peste 3.000 de studenţi, nenumărate licee, gimnazii şi şcoli practice. Bibliotecile abundă, oferind ultimele noutăţi ale gândirii umane. Muzeele nenumărate şi bine întreţinute. Alături de instituţiile Universităţii, clinice şi laboratoare bine înzestrate, şcoli practice şi tehnice, instituţii de fizică, chimie, higienă, zoologie şi mineralogie. Toate înzestrate cu muzee şi laboratoare.

Măreaţă, clădirea universităţii are scris la intrare închinarea: Der Forschung, der Lehre, der Bildung (cercetării, doctrinei, culturii). Biblioteca de stat cu 6 localuri publice de citit, stă ca valoare şi mărime de colecţii printre cele dintâiu din Germania (600.000 volume), cea mai mare din lume fiind Biblioteca Naţională din Paris (3.500.000 volume).

STILUL GOTIC

E concretizat în bisericile măreţe ce domină oraşul. Biserica Sft. Nicolae — minunată realizare ce-şi înalţă turnul forat ca un imn de slavă dumnezeirii, e a 3-a din Germania (ca înălţime): domnul din Colonia (Kölner) având 156 m. iar Ulmer Münster 161 m. înălţime, — şi-i a patra din Europa.

Construită în 1863, are o lungime de 86 m. şi lăţime de 45,7 m., turnul ridicându-se la înălţimea de 147,9 m.

Construcţia a costat 4.200.000 mărci.

PRESA

Reprezentată prin ziare de idei, de polemică şi informaţii, dirijează şi lămureşte opinia publică cu sinceritate şi dragoste.

De aceia este foarte mult respectată.

Sunt aproape 14 ziare mari[1]), din care spicuim: Hamburger Fremdenblatt (demokratisch), Hamburger Nachrichten (deutsch nazional), Hamburgischer Correspondent (deutsche Volkspartei), Hamburger Anzeiger (unparteisch) etc.

In ceeace priveşte competinţa şi pregătirea redactorilor şi colaboratorilor, ea se poate constata din fiecare articol, chiar din cea mai neînsemnată cronică.

Polemicele au acea fineţă de spirit şi de stil care caracterizează nota de conduită a cotidianelor de elită.

COSMOPOLITISM

Hamburgul, prin activitatea şi poziţiă sa, disputându-şi întâietatea cu marile porturi din lume, a căpătat şi un pronunţat caracter cosmopolit. Acest cosmopolitism i-a împestriţat însăşi limba, dând naştere la un dialect special: deutsch platen.

Omul este preţuit nu cu ceiace mo tenește: avere sau rang, ci cu ceiace a duce: inteligenţă, cultură, muncă.

---

[1]) **Aceasta era situaţia în 1930, când s scris jurnalul.**

uce mâinile înainte și cade în apă, ca
a săritura în cap. Centru de greutate
a șale (mijloc). Nimic încordat, totul
iber.

Săritura în eker

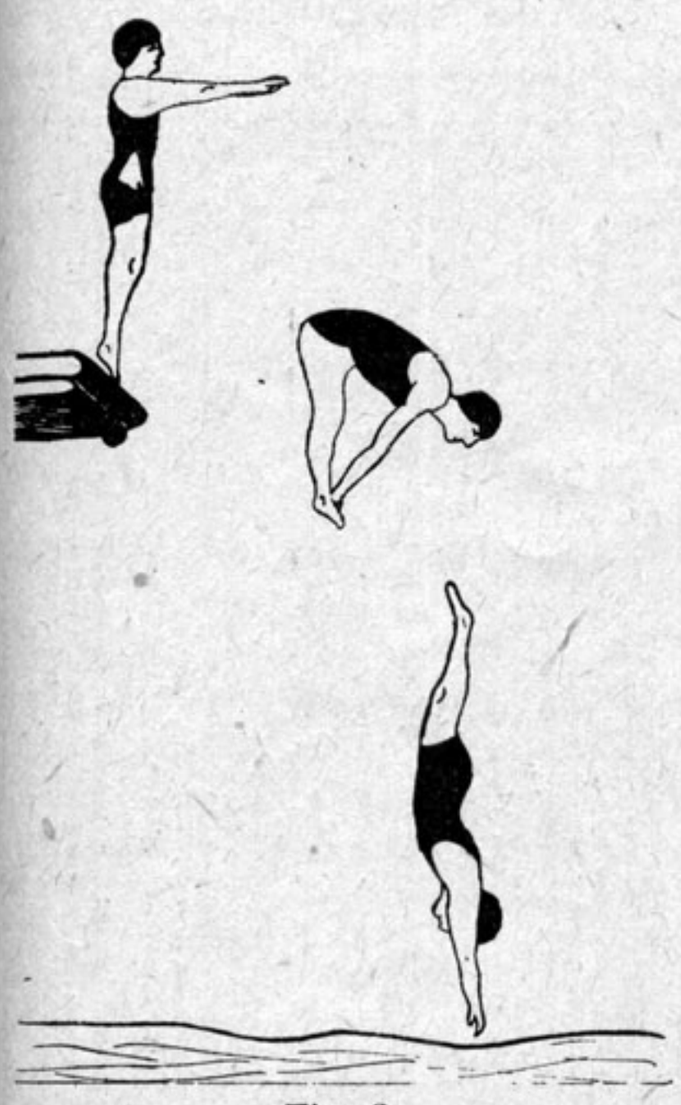


Fig. 2

Săritură din balansul trambulinei,
n care picioarele și mâinile dau forța
e propulsiune a corpului înainte. Cor-
ul asvârlit în direcție orizontală ia
mediat forma unui eker, prin duce-
ea mâinilor la vârful picioarelor, care
e unesc cu mâinile prin îndoirea cor-
ului dela mijloc. Corpul se desface
mediat luând poziția de săritură în
ap și intră în apă. Centru de greu-
te șalele (mijlocul). Nimic încordat,
tul liber.

ăritură înapoi simplă

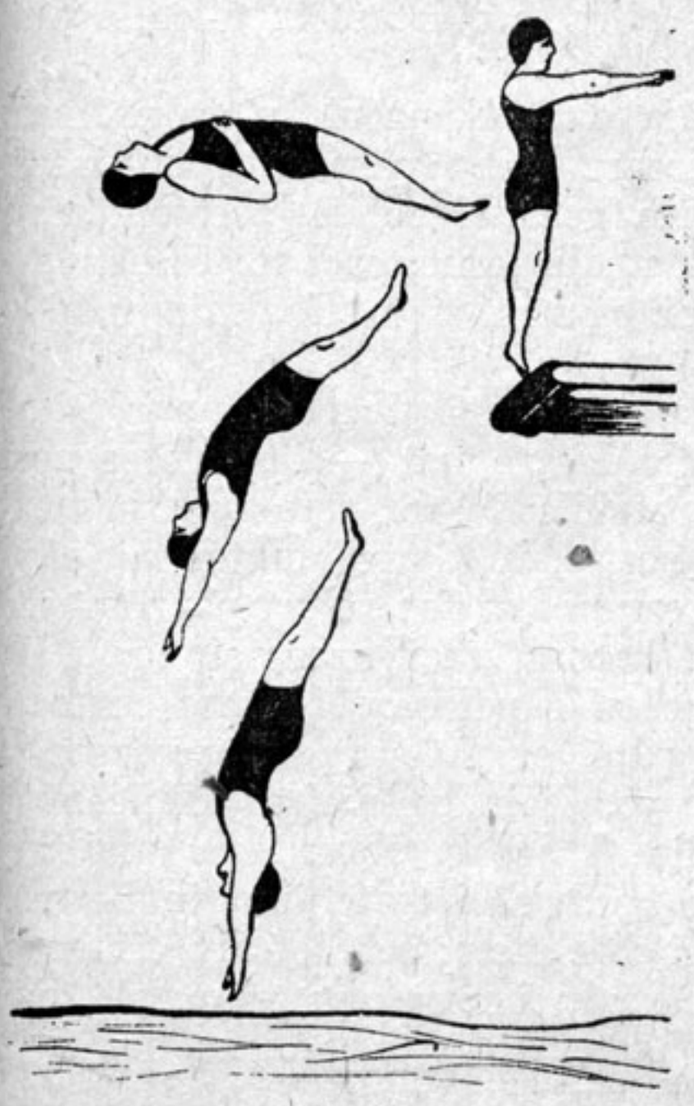


Fig. 3

Se așează corpul cu spatele la apă
se prinde momentul când se echili-
ează perfect pe vârful picioarelor,
re unite cu balansul trambulinei dau

puterea de propulsiune a corpului înainte spre apă. Corpul plutește puțin pe spate cu mâinile pe piept, pentruca apoi întinse să dea o nouă forță de cădere perpendiculară în apă, ca la săritura în picioare. Centru de greutate la șale (mijlocul). Nimic încordat, totul liber.

Salt înapoi

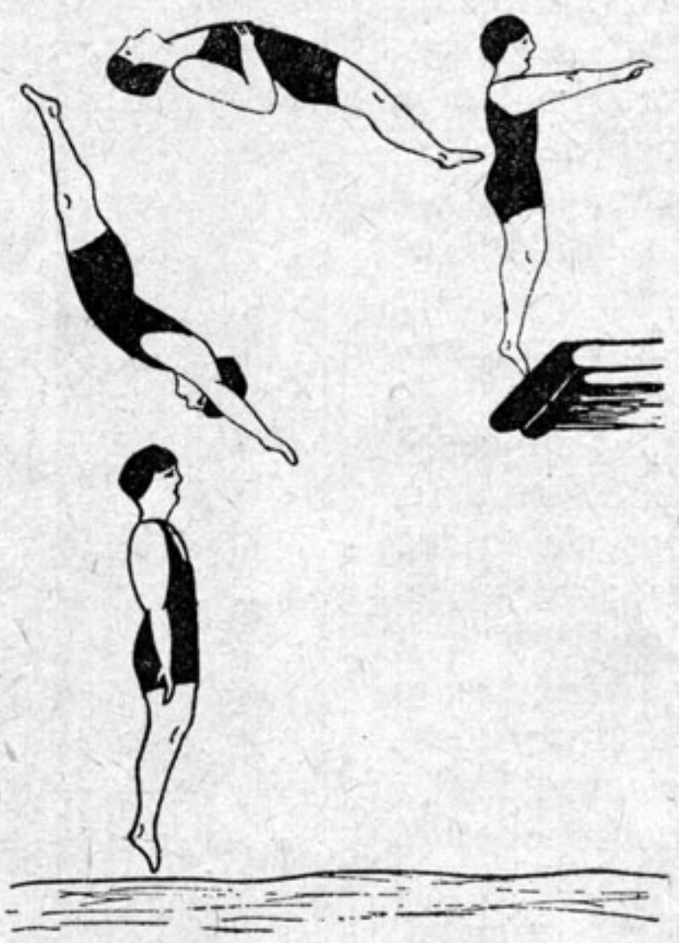


Fig. 4

Se așează corpul cu spatele la apă și se prinde momentul când se echilibrează perfect pe vârful picioarelor. Se face o mișcare de forță din brațe și îndoitura picioarelor, care unite cu balansul trambulinei dau puterea de propulsiune a corpului înainte spre apă. Corpul plutește pe spate, capul se lasă în jos, pentru a da o putere de greutate, mâinile se intind ca forța de cădere să fie mai puternică și corpul se învârtește odată pe spate și revine în poziție de săritură în picioare.

Dublu salt înapoi

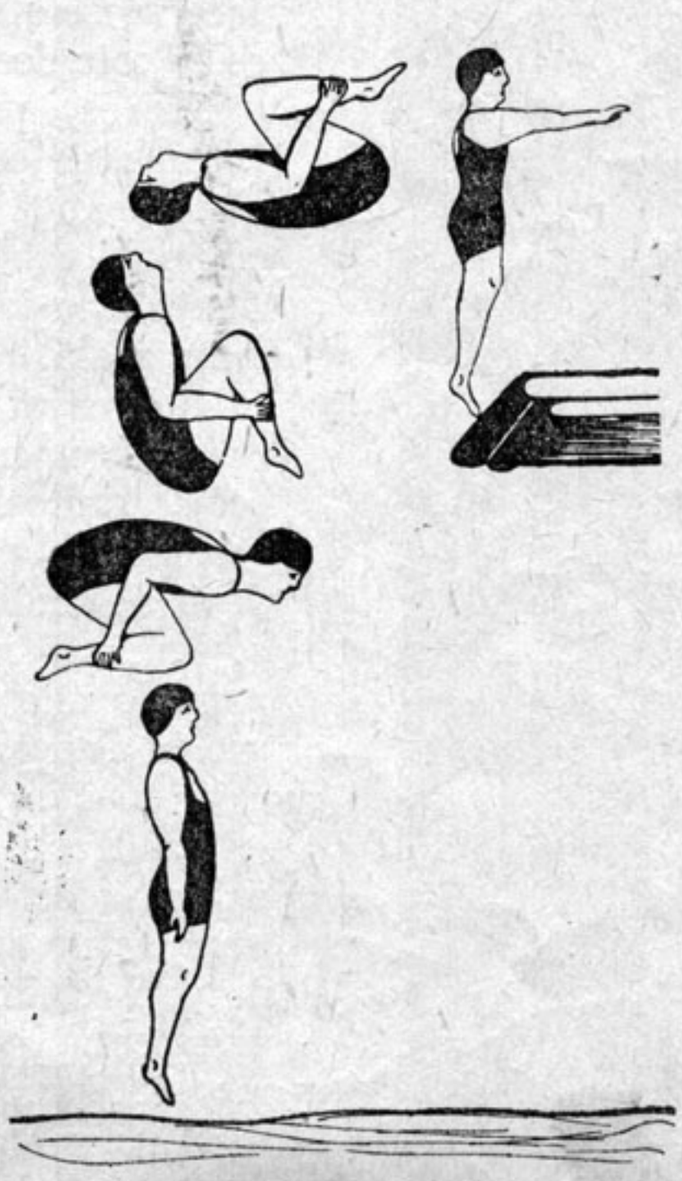


Fig. 5

Se așează corpul cu spatele la apă și se prinde momentul când se echilibrează perfect pe vârful picioarelor,

Noui membrii ai L. N. R.

D-na Elena M. Gârțoman cu fetițele sale, Nina și Valerica.

D-ra Ruxandra Gheorghiu.

care unite cu balansul trambulinei dau puterea de propulsiune a corpului înainte spre apă. Corpul se strânge „ghem" prinzându-se picioarele cu brațele de pulpe. Se învârtește în aer odată, de două ori pe spate și când revine pe față, se întind picioarele prin eliberarea lor din cleștele brațelor, luând poziția de săritură în picioare. Centru de greutate și de forță la șale (mijlocul). Nimic încordat, totul liber.

Desen:

FLORICA Lt. PAUL EPUREANU

Text:

Lt. PAUL EPUREANU
fost campion nautic

Compania elevilor Şcoalei navale cu N. M. S. „Mircea"

de METZ MIRCEA DAN

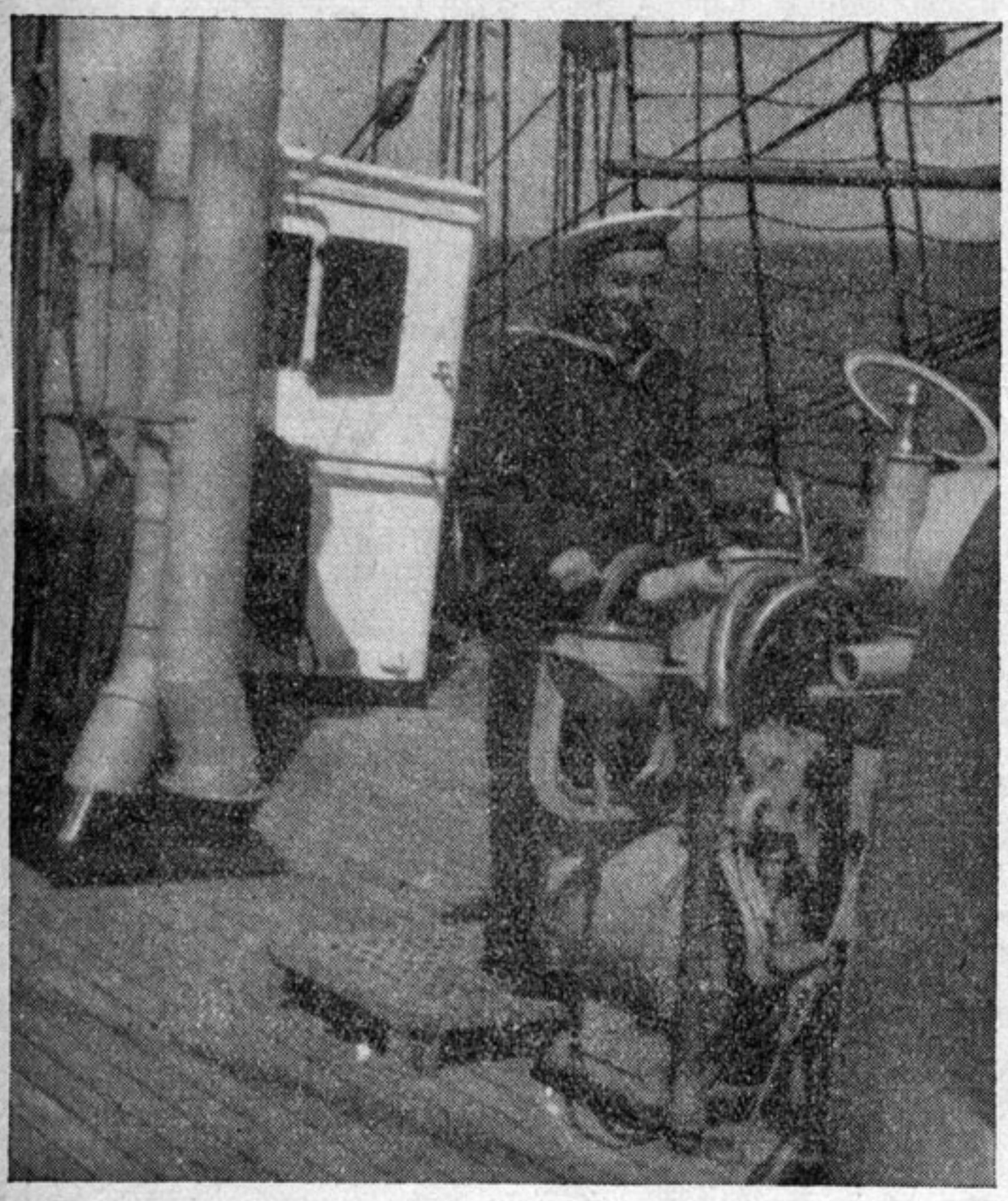
A trecut un timp destul de lung de când elevii Şcoalei Navale au părăsit puntea lui N. M. S. „Mircea", nava care le-a purtat o vară întreagă gândurile şi speranţele peste întinsul nesfârşit al apelor, pentru a le da, asemenea unei mame ce-şi învaţă copii să meargă, primele noţiuni în viaţa care o începeau.

A trecut timpul dar a rămas săpată în sufletul elevilor amintirea de neşters a vieţii de marinar pe care au gustat-o din plin, pentru prima oară în vara anului 1940.

Furtunile vieţii ca şi furtunile sorţii nu i-au ocolit de loc şi zi de zi au trebuit să lupte cu elementele răscolite de forţa lui Neptun şi cu soarta ce s'a arătat atât de vitregă pentru sărmana noastră ţară; dar acolo unde au fost puşi să lucreze, în arboradă sau la bricuit puntea lui „Mircea", pe monitoare sau distrugătoare şi chiar la uscat, elevii Şcoalei Navale s'au arătat totdeauna la înălţimea încrederii ce le fusese acordată. Au fost zile crâncene, când ţara cerea jertfa neprecupeţită, când duşmanii ne înconjurau de toate părţile şi atunci nu poate spune nimeni că promoţia XXI din marină, — asemenea camarazilor din toate armele — n'a fost pe locul datoriei.

Ambarcarea acestei promoţii s'a făcut în ziua de 6 Aprilie, căci se ajunsese la justa concluzie că timpul destinat perioadei practice este insuficient pentru desăvârşirea tuturor noţiunilor marinăreşti.

Ambarcarea! Cuvânt ce nu spune nimic pentru omul dela uscat, dar care evoacă atâtea şi atâtea sentimente şi gânduri părăsite într'un colţ al memoriei, pentru un marinar! Ambarcarea evoacă viaţa comună şi prietenească la bord, evoacă munca în comun — singura care durează adevăratele prietenii — evoacă plecarea spre ţărmuri pe care numai le-ai visat şi pe care ai vrea atât să le vezi... Dacă ambarcarea în general e



„Elevii acum nu mai sunt musafiri la bord; la cârmă, îndreaptă bricul spre zări depărtate".

„In port conduc cu abilitate barca cu motor, învăţând aici, cum se conduce un vapor".

atât de poetică, vă închipuiţi cât de plină de poezie este prima ambarcare şi mai ales pentru nişte tineri ce voesc să se înfrăţească cu marea... Cu geamantanul în mână şi cu sute de speranţe în piept, priviţi-i cum păşesc pe scara bricului, cu ochii luminoşi şi zâmbetul pe buze. De-acum începe viaţa de bord.

La început careul pare mic, neîncăpător pentru cei 40 elevi ce vor locui aici o vară întreagă, dar nu după mult timp, obişnuinţa — care e a doua natură — îi va face să se simtă în voe şi ca la ei acasă în micul spaţiu ce le este destinat.

Privesc pentru întâia dată hamacul pe care îl vor întinde de-acum în fiecare seară pentru ca dimineaţa să-l strângă în sunetele goarnei ce dă „deşteptarea", cântecul cel mai neplăcut din lume, căci te trezeşte din lumea feerică a viselor pentru a te lăsa din nou în viaţa reală.

Echipajul unei nave este împărţit pe grupuri şi această grupare ia numele de „roluri" — în vederea unui scop anumit. Rolurile stabilesc care este funcţia unui marinar la plecare, la sosire, în timpul luptei sau când nava se scufundă; în rezumat se fac roluri pentru toate acţiunile principale la bordul unei nave, şi acum, în primele zile ale ambarcării elevii se obişnuesc cu toate aceste funcţiuni, care până eri le erau necunoscute şi care deacum înainte le vor fi indeletnicirea zilnică.

Au trecut câteva zile şi Şcoala Navală nu mai are calitatea de musafir la bord, căci toate funcţiunile mai importante sunt deservite de elevi: şef de cart, timonier de veghe, timonier la cârmă, timonier cu semnalele, şefi şi mecanici de barcă. Viaţa la bord e nu numai frumoasă, dar oferă o mulţime de atracţii, şi dacă la început elevii aveau un oarecare regret pentru pământul ferm pe care îl lăsau în urmă, viaţa de-acum îi absoarbe cu totul.

De dimineaţă până seara, căţăraţi sus pe vergi, elevii fac pregătiri pentru a putea naviga cât mai curând, fără ajutorul vechiului echipaj. Jos pe punte se

intind parâmele ca niște șerpi uriași care comandă mișcările vergilor, și ale aripilor bricului, velele.

Toată lumea se căsnește să dea cât mai multe explicații, toată lumea se căsnește să învețe cât mai mult. Statul major al bricului e format din: Comandant, D-l Comandor Roman August; secund, D-l căpitan Drimba Gh., ofițer de navigație D-l căpitan Stoian Ion; Inspector de studii al Școlii Navale Cpt. Isbășescu

„Aripile bricului se manevrează de jos, depe punte".

Gh., Cpt. Holban Șt., Lt. Vasilescu și Cpt. medic Popescu Tr.

Miercuri 8 Mai. După o dimineață plină de cele mai felurite pregătiri, bricul „Mircea" se desprinde de cheu la ora 14, ducând spre larguri atâtea suflete entuziaste, care se logodeau cu marea în primul botez al largului. Imediat după eșirea din port s'a dat comanda de întinderea velelor și bricul asemenea unui pescăruș, porni cu toate velele întinse, spre largul albastru, legănându-se pe valurile mării într'o cadență de barcarolă venețiană.

Când toate aceste le privești din depărtare — iubite cetitor — ți se par pline de un farmec nespus: farmecul este real, dar trebuie să mai ai în vedere și tributul ce-l dai zeului mării, Neptun, sub diferite forme, care sunt câte odată destul de puțin plăcute. Nici chiar tinerii noștri marinari n'au fost scutiți de această marinărească jertfă, și deși înarmați cu cea mai fermă voință de a învinge rebeliunea materiei, trebuiau să se resemneze și să privească cerul azuriu și vârful catargului dintr'o poziție orizontală. Incetul cu încetul va dispare și acest neajuns, care va marca momentul când tinerii noștri, a căror campanie o urmăriți vor fi devenit marinari adevărați. Era pentru unii prima despărțire de pământ, dar niciunul nu regreta aceasta și răsfoind un jurnal de bord — oglindă fidelă a sufletului elevului, citez:

— „Privind în urmă, spre Constanța, ce se pierdea încet în zare, mă gândeam la viața ce o începeam acuma și la cei dragi lăsați în urmă, nu însă cu durerea despărțirii ci cu speranța revederii".

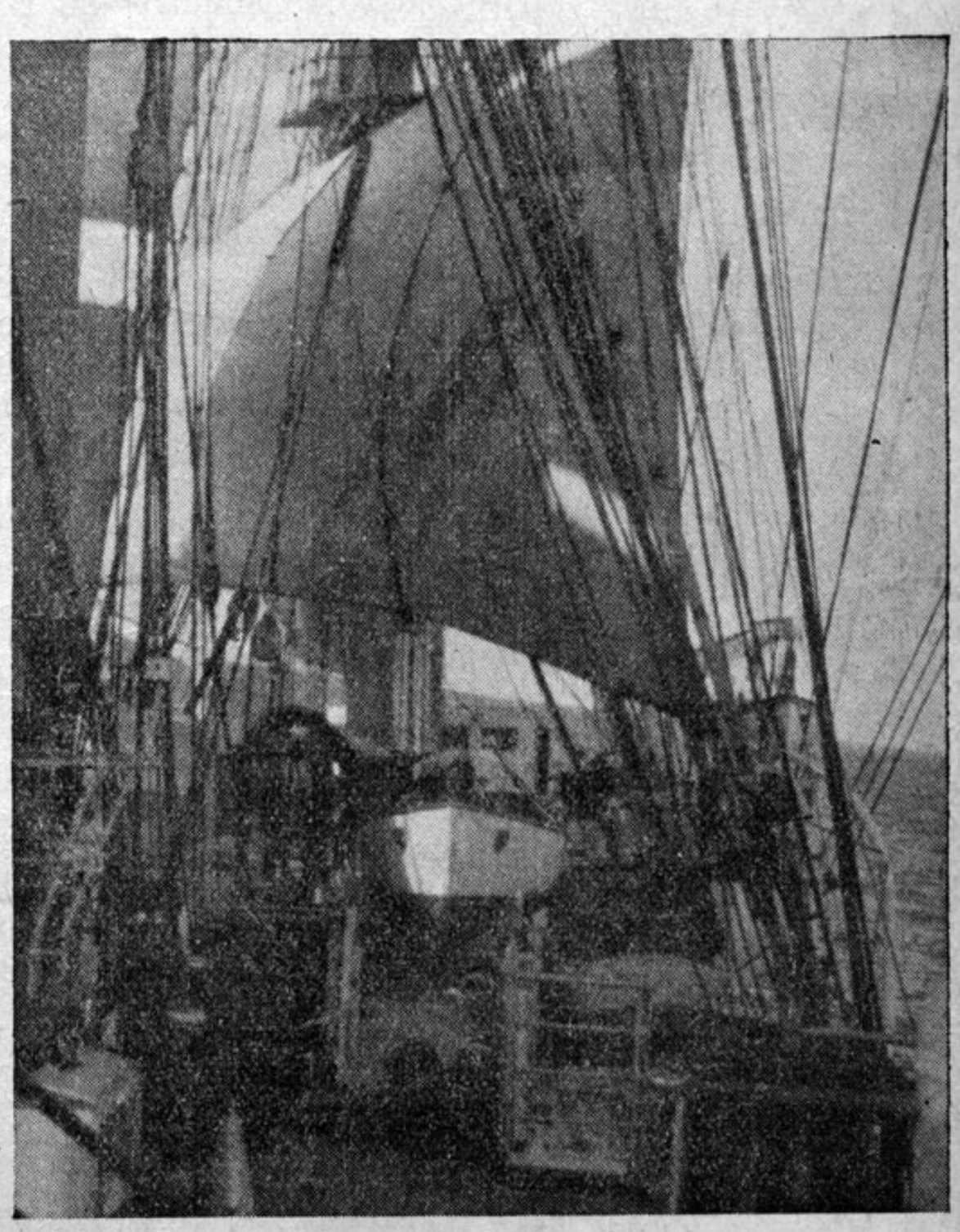
Și fiindcă vreți să cunoașteți viața la bord dela răsăritul soarelui și până la stingere, vă voi purta prin diferitele etape ale unei zile de plină activitate la bordul bricului.

Deșteptarea are în ea tot farmecul unui răsărit de soare pe întinsul mării, cu tot decorul de nedescris de culori și reflexe, dar totodată cuprinde și nostalgia hamacului cald ce trebuie să-l părăsești. Totdeauna primul pas este și cel mai greu și la deșteptare se aplică mai mult ca ori unde acest adevăr. Dar repede apa rece alungă negurile somnului după toate fețele și la ora 6 se servește ciaiul. Dormitorul se transformă într'o clipă în sală de mese, tot atât de repede cât se va transforma în salon sau sală de clasă. Hamacele strânse și băgate în bastingaj, spiraiurile deschise (în navigație și în radă spiraiurile se țin închise totdeauna în timpul nopții și în multe cazuri chiar și ziua), fețe de mese întinse, vesela aranjată și „careul elevi" devine sală de mese.

La 6,30 se dă adunarea pentru toaleta navei: tot echipajul iese pe punte cu cele mai felurite instrumente; nici cea mai cochetă femeie nu se îngrijește atât de toaleta ei ca nava Majestății Sale „Mircea". Școala Navală are în primire duneta pe care nu trebuie să se găsească nici cel mai mic fir de praf, nici cea mai neînsemnată dungă de funingină dela coș, pitura să fie albă ca ziua, iar alămurile strălucitoare ca soarele. Grupul elevilor formează un pitoresc de nespus: unii cu furtune, alții cu perii de frecat puntea, alții cu rașchette (instrument format dintr'o lamă de cauciuc aplicată la o coadă de lemn, ce servește la uscatul și curățatul punții), o mulțime cu cârpe și diverse alifii (cosmeticurile navei), în fine tot ce nu gândiți puteți să găsiți aici. Și acum să vedem cum decurge acest program ce ține până la 7,45', când apa curge în valuri pe punte iar elevii freacă de zor aplecați pe cozile periilor. Incălțați cu cisme de cauciuc, fiecare caută să termine cât mai bine munca ce mâine o va lua dela început; să citez din nou câteva rânduri dintr'un jurnal de bord, pentru a vedea cum privesc elevii acest „sacrificiu de toate zilele".

— „Programul de curățenie și ridicarea pavilionului sunt singurele acțiuni ce se săvârșesc cu punctualitatea unui ritual în fiecare dimineață — fie ploaie sau furtună — celelalte putând întârzia fără ca bricul să se scufunde. Intâi ne încălțăm cu niște cisme enorme de cauciuc prin care se zice că nu trece apa (nu-i nevoie să intre prin cisme, că te udă cel cu furtunul mai ceva ca la dușul de Sâmbătă). Apoi îți iei o perie și o rașchetă (instrument ce seamănă cu o gumă pusă într'un par), și te sui pe dunetă, unde începe „sacrificiul sfânt". Sacrificata este mereu puntea pe care o uzi bine cu apă — se zice că trebuie să uzi puntea, dar camaradul meu din stânga mă udă mai mult pe mine — și apoi o frecăm „cu dușmănie" de doua ori cu peria; după ce s'a frăgezit îndeajuns, intră rașcheta în acțiune, cu care freci dela pupa la coș și dela coș la pupa, până trec cele două ore și până „Dânsa" e mai curată de cât sărmanele noastre palme.

(Va urma)



„Farmecul e să alergi cu toate velele întinse spre țărmurile idealului".

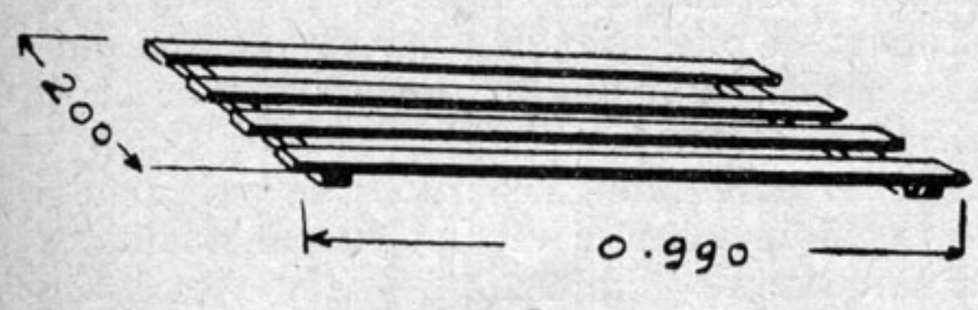
UN ALT CAIAC UŞOR

La toate ambarcaţiunile pe care vi le înfăţişez rămân în nota iniţială: să construim singuri şi să ne coste cât mai puţin posibil.

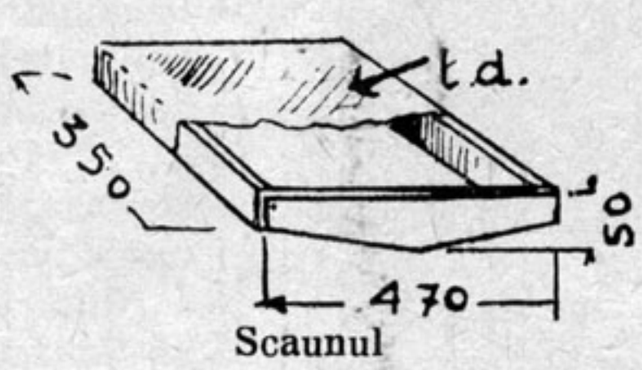
Nici la această construcţie nu avem nevoie de unelte speciale de cât cele ce le găsim în orice gospodărie: un ciocan, un cleşte, o şurubelniţă, un sfredel subţire, un fierăstrău subţire, o rândea şi o cuţitoaie.

Desenele sunt făcute astfel ca să nu fie nevoie de multe explicaţii ci numai urmărite cu atenţie, piesă cu piesă.

Incepem prin a desena pe hârtie de desen piesele separate ale celor şapte



Grătarul



Scaunul

bolţi, care vor forma armătura caiacului.

Aceste piese vor fi făcute:

a) din scânduri de brad de 11 mm. grosime şi 100 mm. lăţime pentru traversele de sus şi jos a bolţilor Nr. 1, 2, 3 şi 4.

b) din plăci de brad de 11 mm. grosime şi 30 mm. lăţime pentru uşorii bolţilor, longeronii bărcei şi pentru planşeul parmaclcului şi scaun.

Vergelele se vor face din lemn de 11 mm $\times$ 20 mm. puse în cap pentru punţi şi pe lat pentru coaste.

Bine înţeles că toate aceste dimensiuni se înţeleg pentru lemnul dat la rândea pe toate laturile.

Ne mai procurăm 2 m. de tăblii de lemn de brad de 11 mm. $\times$ 70 mm., două contra-bolţi superioare Nr. 3 depăşind bolţile cu 20 mm. şi în sfârşit 20 metrii de lemn semi-rotund de 16

1. Poziţie rea: barca se poate răsturna
2. Poziţie bună: dă stabilitate

mm. şi 10 metrii lemn trei sferturi de 20 mm.

La acestea adăugăm cele două plan-şete de 20 mm. grosime (bucăţi de lemn la **45°**), care vor forma etrava şi etamboul.

Mai avem nevoie de 7 metri pe 1,10 m. lăţime de pânză de bumbac neînălbită, nu groasă dar cu firele dese.

Dacă nu găsiţi pânză cu lăţimea de 1,10 m. puteţi lua alta care însă să reprezinte 7 m $\times$ 1,10 m. şi-i facem lăţimea cerută cu un tighel dublu, la maşina de cusut, punând pânza în lung.

Ne procurăm deasemenea 1/4 kg. ţinte de fier de 20 mm. lungime cu diametrul 0,7 mm., 1/2 kg. cuie de aramă de tapiţerie de 6—7 mm. lungime şi câteva ţinte sau cuie de alamă cu cap (floarea) aval de 15 mm. lungime, pentru prinsul lemnului semirotund şi cel de 3/4. In sfârşit, clei certus pentru a avea o construcţie cât mai durabilă.

E deajuns să privim desenele ca să ne dăm seama de împreunarea diverselor părţi ale acestui caiac, îmbinare făcută aşa cum am arătat la caiacul din capitolul I, adică cu clei certus şi cuie. Dimensiunile vor fi riguros cele din desene.

Bolţile, uşorii şi traversele vor fi toate împreunate tot în acest fel, două de o parte şi două de alta, adică două pentru partea de dinainte şi două pentru partea dindărăt, astfel vom obţine îmbinări de o soliditate remarcabilă.

Impreunăm longeronii pe bolţi începând cu longeronul de bază sau chila. Pe extremităţile acestuia montăm etrava şi etamboul, apoi montăm cele două longeroane inferioare şi la urmă longeroanele superioare. Este foarte important de a da toată atenţiunea pentru ca ansamblul osăturei să fie montat perfect vertical, mai ales etrava şi etamboul. Verificarea, dinainte de îmbinare şi după îmbinare, o putem face cu un echer.

Vergelele laturilor şi a punţilor vor fi deasemenea încheiate pe bolţi.

FIXATUL PANZEI

Vom începe cu fundul fixând pânza la un capăt în mod provizoriu, adică bătând cuiele pe jumătate, pe urmă tragem cu putere de celălalt capăt şi o fixăm tot în mod provizoriu.

După aceasta fixăm, mereu în mod provizoriu, mijlocul la dreapta şi la stânga bolţei Nr. 4, apoi la celelalte bolţi pe rând Nr. 2 cu 2, 3 cu 3 şi 1 cu 1.

După aceasta putem prinde pânza definitiv pe laturi cu cuiele de aramă dar tot aşa în mod egal şi trăgând de ea cu putere, ca să nu rămână încreţită. Procedăm în mod identic cu laturile şi cu punţile, prinzând-o în provizoriu de etrava şi etambou.

Vom avea grije ca la despărţitura centrală care este cockpitul (căsuţa vâlaşului) să nu tăiem pânza la nivelul longeroanelor ci de a o îndoi înăuntru şi de a o lipi nu cu clei certus ci cu o unsoare care s'o facă impermeabilă cum ar fi „avionina", „Novuria", etc.

Nu vom prinde pânza în cuie pe longeroane în partea superioară ci pe fundul lor.

Cuiele longeroanelor inferioare vor fi puse cu 1 cm. mai jos şi nu în plin mijloc astfel ca să fie bine acoperite de vergelele de 3/4 rotunde, iar capetele bine infundate.

După ce am pus pânza o spoim de îngrijire cu „avionină" sau, dacă nu găsim, cu un produs similar cu bază de celuloză şi acetat.

Spoirea o facem de patru ori pentru a face ca impermeabilizarea să fie perfectă.

După aceea montăm plăcile de 7 mm. $\times$ 11 mm. şi contrabolţile în partea centrală cu câteva cuie.

Aceste plăci se pun nu numai pentru înfrumuseţare dar mai mult pentru a întări acest loc.

Putem ca, înainte de a le monta, să le dăm cu fucsină şi după aceea să le lăcuim, ceea ce va înfrumuseţa foarte mult aspectul. In acest caz vom proceda la fel, dând culoarea mahonului (acaju) lemnăria aparentă a cockpitului, bolţile Nr. 3 şi 4, vergelele şi longeroanele.

Vergelele semi rotunde vor fi puse pe fiecare parte a bordurilor superioare, de asemenea şi sub chila centrală fără care vergea s'ar roade repede pânza trăgând caiacul pe nisip.

Vergelele 3/4 vor fi puse pe bordurile inferioare şi servesc la aparatul pânzei.

Vom avea grije să le „deschidem" ca să le putem da un unghiu mai mare de 45° altfel nu se pot monta cu uşurinţă

L. F. Linia de plutire. S. Scaunul

şi ar risca să înfunde pânza pe fund.

Ne servim de resturile rămase de la longeroane pentru a face un uşor planşeu precum şi un scaun foarte confortabil pe care-l vom garnisi cu pânza rămasă pusă în trei şi dată de asemenea cu lichidul cu care am dat pânza montată.

Putem vopsi totul aşa cum am

t la capitolul I sau întrebuinţând onina incoloră pentru prima vop- şi pentru ultima (lăcuirea) iar tru a doua şi a treia vopsire tot a- nină, însă colorată.

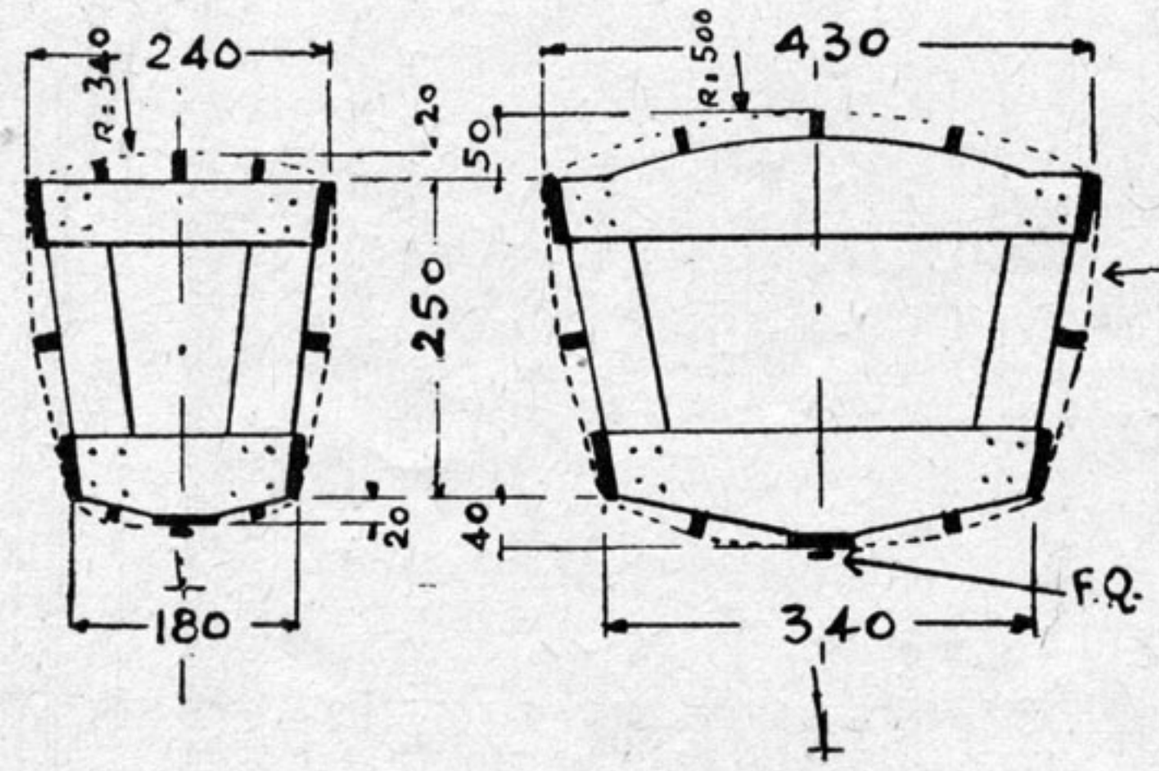
In mod normal ne ajunge 1½ litri onină incoloră şi 1 litru colorată.

Costul acestui caiac, construit de , este foarte redus. El este foarte r şi de o soliditate deosebită.

Stabilitatea este perfectă dacă ur- m exact dimensiunile date, astfel un maximum de agrement ne este gurat.

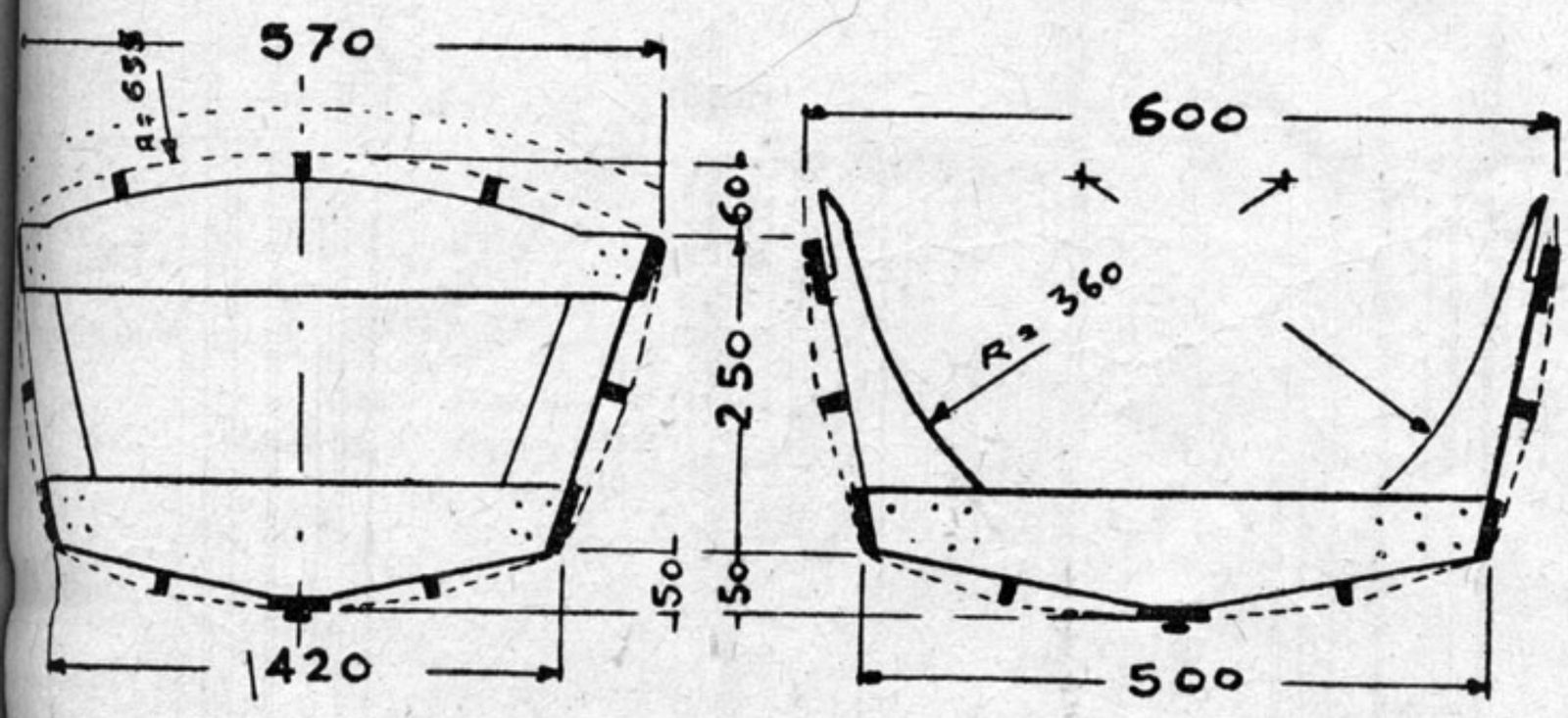
Padela cumpărată gata este costisitoare, dar ne-o putem face şi singuri din două plăci de brad de 1 m. lungime, 160 mm. lăţime, şi 30 mm. grosime. Desenul arată clar construcţia ei. După ce dăm plăcile la rândea în pieziş, le tăiem şi cu ajutorul cuţitoaiei le subţiem capetele către partea lată. Un lemn rotund şi două tuburi uşoare de alamă vor servi pentru a le uni.

E bine ca la capetele lingurilor să punem câte o armătură îngustă de tablă de alamă ca să evităm crăparea



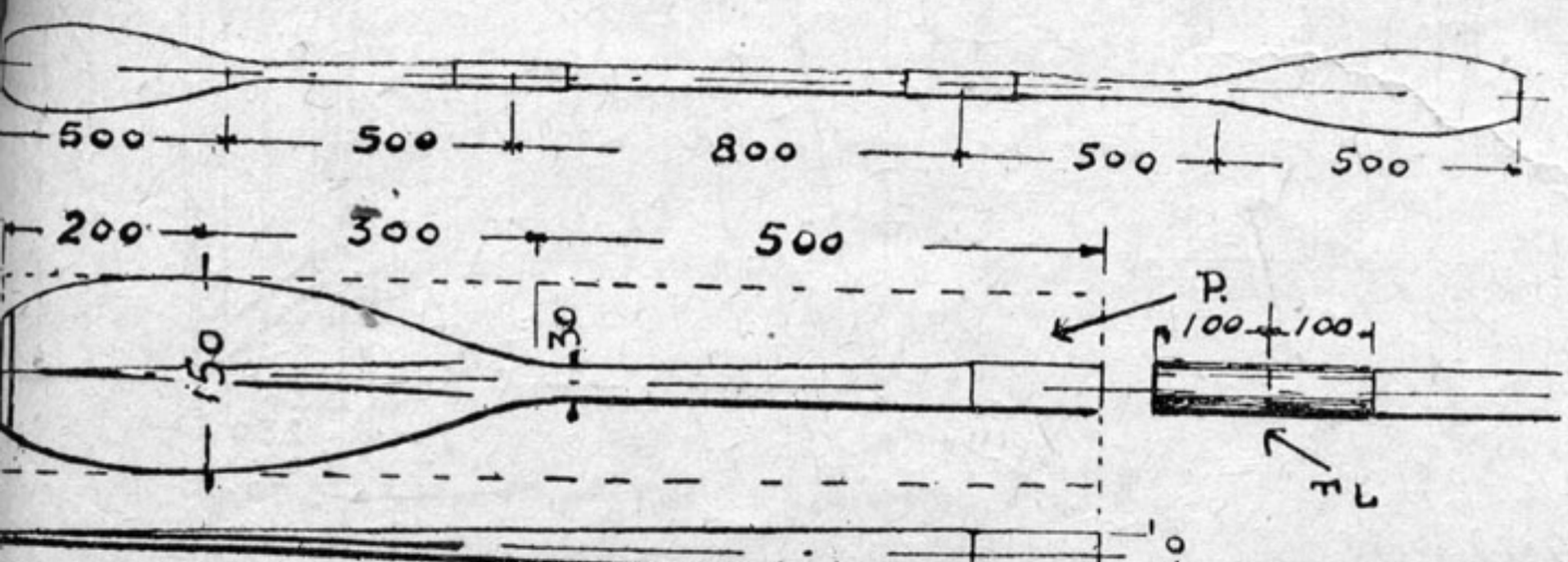
Cadrul I.

Cadrul II.



Cadrul III.

Cadrul VI



Cum se construeşte padela

mai spunem încă un cuvânt de- padelă.

lor la orice lovitură.

Dacă voiţi să aveţi un caiac cu două locuri vedeţi planurile. Construcţia este exact aceeaşi, singure dimensiunile se schimbă.

planurile

După MAX WILLIAMS

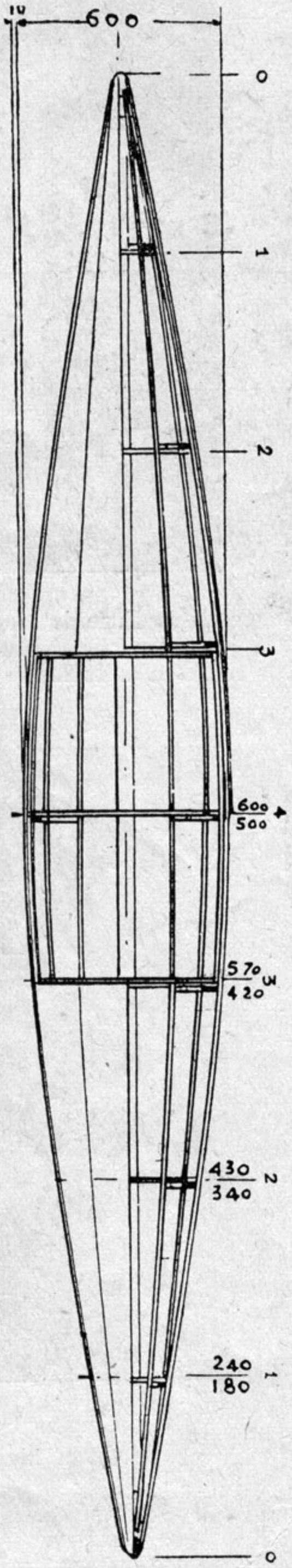
prelucrare de

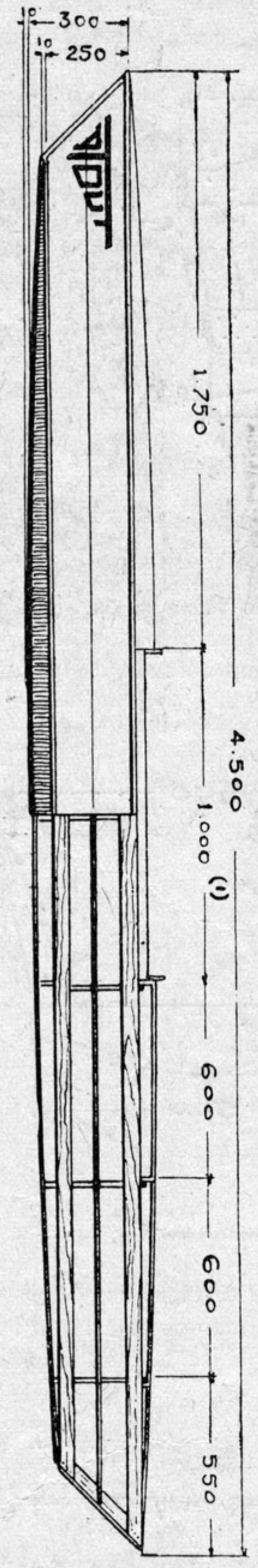
NINEACĂ I. TUDOR

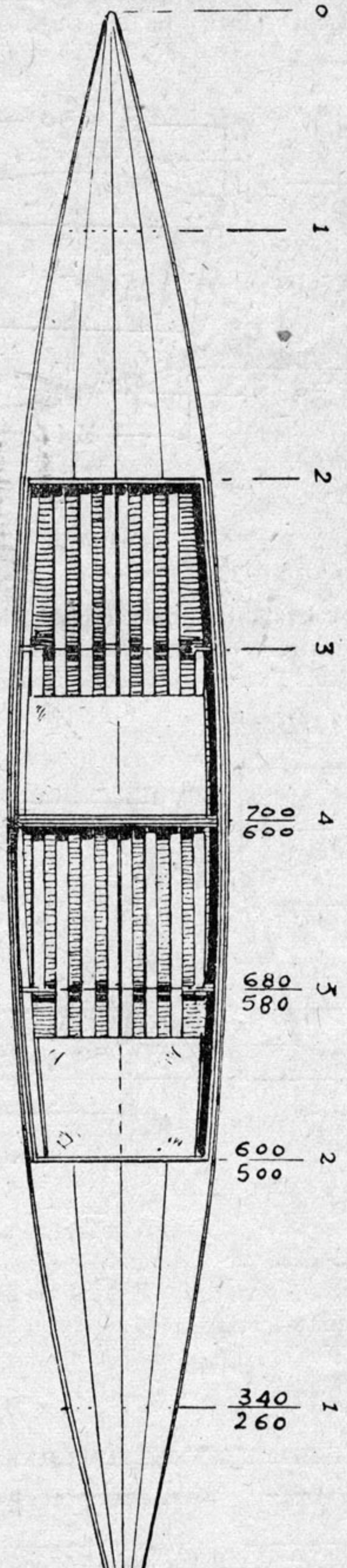
Incă două membre L.N.R.

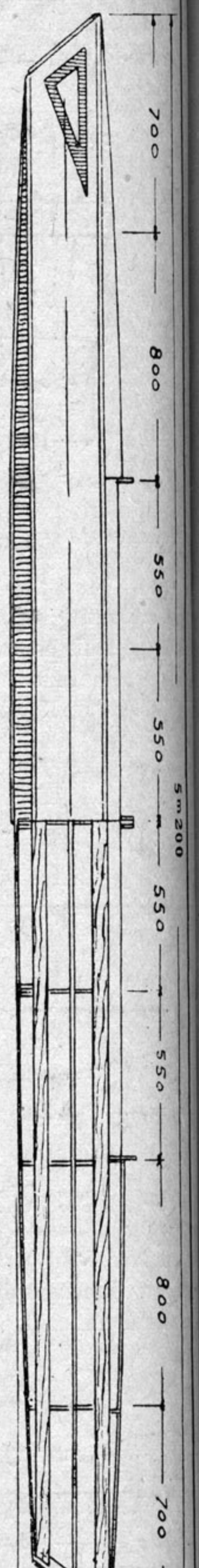
D-ra Eugenia Budiaci, de 4 ani şi jumătate, fica d-lui Adam Budiaci membru al L.N.R.

D-ra Liliana Garoianu, fica d-lui Artur Garoianu din Bucureşti, membru al L.N.R.





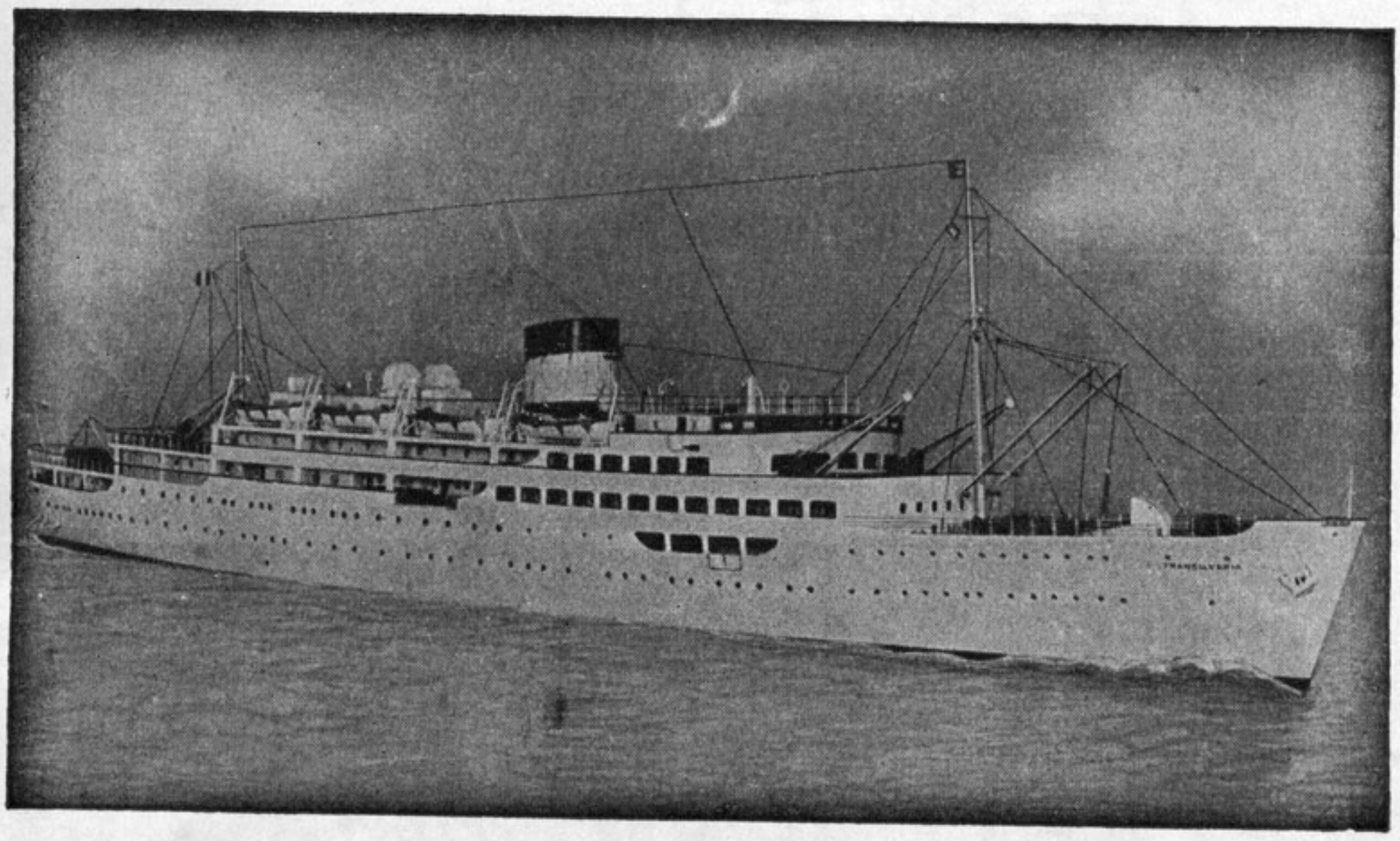




INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREŞTI

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

TURCIA

cu vapoarele:

„DACIA“

ȘI

„REGELE CAROL“

cu următorul itinerariu:

CONSTANȚA	plecarea	Luni	ora	4	p. m.
ISTANBUL	sosirea	Marți	„	9	dim.
„	plecarea	Joi	„	15	p. m.
CONSTANȚA	sosirea	Vineri	„	7.30	dim.

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

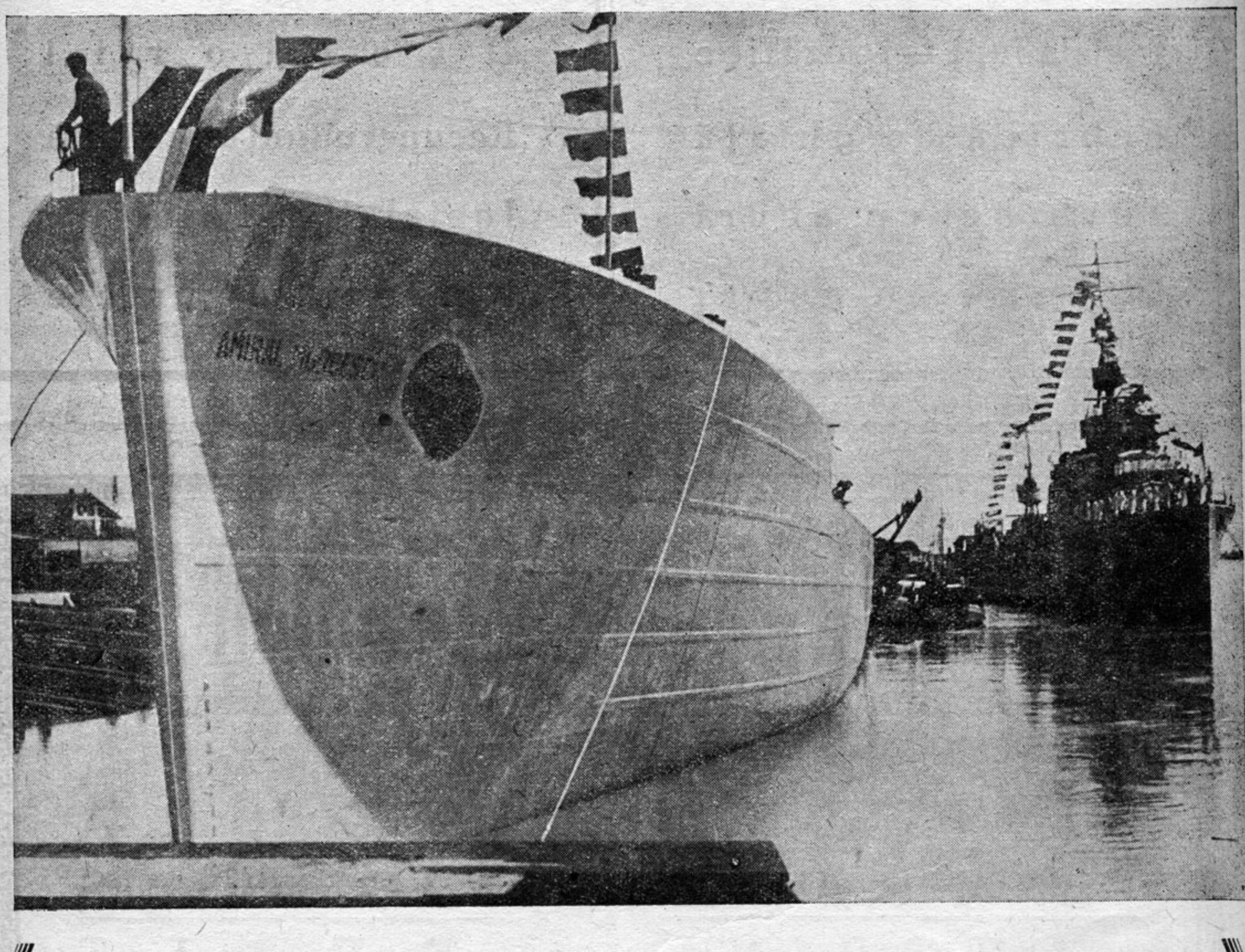
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

●● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ●●

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65